FELIX

BAUMGARTNER

MA VIE EN CHUTE LIBRE

MÉMOIRES SUPERSONIQUES

ARTHAUD

FELIX

BAUMGARTNER

MA VIE EN CHUTE LIBRE

MÉMOIRES SUPERSONIQUES

ARTHAUD
REDBULL

Felix Baumgartner

Ma vie en chute libre

Mémoires supersoniques

Traduit de l'allemand
par Denis-Armand Canal

ARTHAUD

Felix Baumgartner

Ma vie en chute libre

Mémoires supersoniques

Traduit de l’allemand par Denis-Armand Canal

Flammarion
Arthaud

© 2013, Piper Verlag GmbH, München pour l’édition originale
© Flammarion, Paris, 2013 pour la présente édition
Dépôt légal : octobre 2013
Le livre a été imprimé sous les références :
ISBN : 9782081307100
ISBN numérique : 9782081313521
ISBN PDF web : 9782081313538
Ouvrage composé et converti par PCA (44400 Rezé)

Présentation de l'éditeur :

Que peut-on ressentir lorsque l’on s’élance de la stratosphère à 39 kilomètres au-dessus du sol, pour plonger vers la Terre à la vitesse du son ?
Aujourd’hui, un seul homme au monde peut répondre à cette question : Felix Baumgartner. Le 14 octobre 2012, cet Autrichien subjuguait le monde entier avec son saut supersonique.
Dans Ma vie en chute libre, son livre de témoignage, Felix Baumgartner dévoile tout sur la réalisation de la fameuse mission Red Bull Stratos. Il revient sur les mille et un tracas, les grandes joies et les peurs intenses qu’il a dû affronter pour relever ce défi où, une fois de plus, il jouait sa vie.
Ce sportif de l’extrême devenu champion du monde de base jumping revient sur son parcours et nous entraîne dans les coulisses des nombreux exploits qu’il a réalisés avant ce saut ultime.

Né en 1969, Felix Baumgartner se passionne dès son plus jeune âge pour le parachutisme et les sauts en chute libre. Détenteur de multiples records du monde, ses performances sensationnelles l’ont rendu célèbre dans le monde entier.

Premières notes de Felix Baumgartner dans son carnet de bord, presque deux ans jour pour jour avant la réussite de la mission Red Bull Stratos.

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut

Il est trois heures et demie du matin, et tout est clair : je vais quitter mon appartement de Santa Monica, filer à l'aéroport pour retourner à la maison. J'achète un billet et je rentre à Salzbourg. Après des semaines de stress et d'insomnies, c'est décidé : je n'irai pas demain à Brooks, dans le Texas. Je n'irai pas là où l'on teste les vaisseaux spatiaux, où l'on entraîne les astronautes. Je n'aurai pas le courage de supporter cette satanée combinaison pendant cinq heures, pour prouver aux experts de l'US Air Force que je suis au point. Je le sais bien, moi, que je ne suis pas au point.

J'ai repoussé cette décision depuis bien trop longtemps. Il n'y a plus qu'une seule solution : fuir, quitter ces lieux, quitter cette combinaison et laisser tomber l'équipe. J'aurais dû avouer ma peur depuis le début de l'entraînement. Tous ces gars qui se sont échinés pendant des mois sur ce projet, qui ont travaillé nuit et jour parce qu'ils croyaient en Felix Baumgartner – aujourd'hui, je vais les abandonner.

C'est la première fois de ma vie que je craque. Jusqu'ici, j'ai toujours lutté contre mes démons, j'ai toujours assuré et tenu mes engagements. Chaque fois qu'il y avait un souci, j'avais l'habitude de chercher la meilleure solution possible. Mais là, j'ai été faible : je n'ai pas essayé de régler mes problèmes, dans l'espoir que les choses s'arrangeraient toutes seules. Maintenant arrive ce qui devait arriver : je dois payer l'addition et elle est salée. Je ne suis pas prêt et je dois laisser tomber.

J’ai commencé le parachutisme il y a vingt-cinq ans ; j’ai tout de suite adoré le sentiment incomparable de liberté qu’on éprouve devant le vide, au moment de sauter. À chaque fois que j’ai sauté, c’était en jeans et en T-shirt, éventuellement avec un casque. Mais maintenant ? Il faut endosser cette combinaison qui m’engonce, plus un parachute trois fois plus volumineux qu’un parachute normal, plus deux pesantes bouteilles d’oxygène, plus tout le matériel d’enregistrement sur la poitrine : je vais être deux fois plus lourd que d’habitude. Plus question de liberté ! Il me faut tout réapprendre depuis le début : c’est exténuant de sauter dans ces conditions, il n’y a plus aucun plaisir et tout vous bloque. Je suis redevenu un débutant, sans expérience ni confiance en moi – mais il faut sauter pour la gloire.

Dès le départ, j’ai maîtrisé la technique de la capsule. Manœuvre des boutons, connaissance de l’habitacle, procédures d’urgence : je me suis très vite familiarisé avec et j’ai tout appris sans faute, en un temps record. Tous m’ont félicité pour ma rapidité d’apprentissage, ma capacité à sérier les questions, à ne pas me perdre parmi toutes ces tâches. C’est ma qualité fondamentale : toujours réagir rapidement et de la meilleure façon possible. J’ai été formé de cette manière. Mais cette combinaison… ! La confiance que j’ai toujours eue en moi, une fois préparé correctement, j’aurais pu la retrouver même en présence des gens de la NASA – si seulement il n’y avait pas eu cette fichue combinaison.

Le projet Red Bull Stratos est en route depuis maintenant trois ans. J’ai senti dès les premiers essais qu’il y aurait toujours un problème avec la combinaison pressurisée. Sans elle, j’aurais pu jouir pleinement de cette aventure. La partie dangereuse, la partie technique : tout cela aurait été très beau à vivre. Mais au lieu de la joie de réussir d’abord un saut d’entraînement à 10 000 mètres d’altitude, j’ai pensé d’emblée que je ne pourrais pas supporter cette tenue ! C’était comme une épreuve supplémentaire et redoutable, devant laquelle on panique. Je suis devenu follement sensible, réagissant à des broutilles qui ne me posaient d’habitude aucun problème. Par exemple, la lumière de la pièce dans laquelle Mike Todd, le technicien, m’a toujours préparé, m’était désormais insupportable. Auparavant, je n’avais rien dit sur la lumière, je n’y pensais même pas. Et puis cette odeur ! Le casque est

doublé d’un capitonnage intérieur en caoutchouc qui bloque complètement le visage, et son odeur de caoutchouc a commencé à me déranger de façon démesurée. J’ai dû m’habituer à ce détail insupportable – aussi insupportable que les voix. Heureusement, Mike a une voix très calme, très tranquille, très agréable. Mais il y avait d’autres personnes qui entraient dans la pièce et dont les voix m’énervaient. Les charges négatives de tous ces éléments liés aux essais avec la combinaison se sont accumulées. Il était clair qu’à un moment ou à un autre, je craquerais. J’étais prisonnier de cette combinaison, prisonnier parce que j’étais – ou devais être – le héros de ce projet.

Pendant vingt-cinq ans, j’ai toujours rempli mon contrat – dans le parachutisme et dans le base jumping, comme on sait –, et voici que je cale devant l’obstacle. Quel obstacle ? Une combinaison de vol ! Je renonce pour cela à sauter, à 39 kilomètres de hauteur, depuis une capsule planant aux frontières de l’univers. Quel désastre ! Pendant deux ans, j’ai berné mon équipe et je me suis trompé moi-même, en veillant à abréger les phases « en costume ». Naturellement, cela aurait été bien mieux si j’y avais passé davantage de temps, si je m’y étais contraint : aujourd’hui, j’arrive à tenir une heure entière (même si, officiellement, je ne dois être qu’une demi-heure dans cette tenue). Mais j’ai toujours choisi la solution opposée, je me suis arrangé pour en sortir le plus vite possible, pour ne pas me laisser enfermer. L’équipe ne s’en est pas souciée, en se disant : « S’il y a un problème avec la combinaison, ce sera dans les cinq premières minutes. » Mais pour moi, ça ne s’est pas passé comme ça : je ne me suis jamais senti très bien, mais durant les dix premières minutes, je n’avais pas de problème. Et la première fois, cela n’a guère duré plus longtemps. Ensuite je me suis inventé des excuses lamentables : « Est-ce que je peux rapidement ouvrir la visière, pour pouvoir mieux parler ? » Le pire moment est en effet celui où le casque est fermé ; à partir de là, on est prisonnier de la tenue ; avec la visière ouverte, on se sent moins enfermé. Je me suis dit : « Plus tard, un jour, arrivera bien le moment où, une fois la combinaison enfilée, je pourrai dire : “OK, ça va !”. » Mais ce jour n’est jamais arrivé.

Et voilà : maintenant je boucle mes bagages, au milieu de cette nuit sans sommeil à Santa Monica, je referme la porte et je me dis : « Tu abandonnes tout ce pour quoi tu as travaillé ! » Pendant vingt-cinq ans, je me suis plus ou moins préparé à ce projet. Chaque saut a été une étape supplémentaire, une partie d'un tout. Je monte dans la voiture, direction l'aéroport, un trajet que j'ai déjà fait une bonne cinquantaine de fois. Mais cela se passe aujourd'hui au ralenti, comme dans un mauvais rêve. Je perçois tout autrement : les lumières, la nuit. Je retourne à la maison, je laisse tout derrière moi, je ne peux plus faire demi-tour ; j'ai besoin d'air, pour ne pas penser à la catastrophe que je vais déclencher. Maintenant, je dois simplement penser à moi-même.

Téléphoner. C'est toujours plus facile, quand on ne voit pas quelqu'un dans les yeux. Je dis : « Les gars, j'ai des problèmes avec la combinaison. Je sais que ça arrive un peu tard. Mais je dois retourner en Autriche. J'ai besoin de mon environnement familier : mes parents, mon amie, des gens auprès de qui je me sens bien. »

Ici, au fil du temps, tous sont devenus des ennemis : Joe Kittinger, Art Thompson, tous ces gens qui travaillent pour moi : je les déteste tous, parce qu'ils ont tous quelque chose à voir avec mon problème. Parce qu'ils attendent de moi que je reste cinq heures durant dans cette atroce combinaison. Ce sont des tortionnaires ! À l'aéroport, j'appelle Art, notre directeur de projet, et j'avoue tout. Il ne crie pas, ne jure pas, mais me dit simplement : « Attends, j'arrive ! » Je m'assieds dans un coin et je pleure à chaudes larmes. Des gens regardent, un policier s'approche et me demande si tout va bien. Non, ça ne va pas ! Je renonce. Je suis au bout du rouleau, au trente-sixième dessous.

Des crêpes de la veille ou comment je suis devenu un champion Red Bull

Le quartier général de la multinationale Red Bull est aujourd'hui à Fuschl am See, non loin de Salzbourg. Là travaillent environ cinq cents des neuf mille employés de ce producteur mondial de boissons énergisantes. Au début des années 1980, lorsque la société a été fondée, le siège social n'était pas encore à Fuschl am See mais à Salzbourg même, dans l'Alpenstraße. Dietrich Mateschitz, le patron, avait alors son bureau au premier étage de la banque Berger. J'avais fait sa connaissance au HSV (Heeresspportverein), le club sportif militaire baptisé aujourd'hui le HSV Red Bull Salzburg.

En 1986, à l'âge de 16 ans, je commençai le parachutisme sur les conseils du patron du club, Roland Rettenbacher. Deux ans plus tard, je m'engageai dans l'armée et j'arrivai – après quelque temps passés dans les blindés, comme pilote de char puis comme instructeur – au centre de formation des parachutistes, à Wiener Neustadt. Parallèlement aux entraînements de saut, j'appris à boxer, parce que je m'ennuyais souvent en dehors du service. Je fis même un combat professionnel, le 5 août 1992, contre un Croate que je mis KO au premier round. C'est, à ce jour, mon premier et unique combat professionnel.

En 1992, précisément, Red Bull organisa à Vienne son premier Red Bull Flugtag. Le but de ce concours, qui se tient chaque année dans une ville du monde différente, est assez délirant : les participants doivent se précipiter dans l'eau depuis une rampe, dans des engins volants de leur fabrication. Le jury apprécie et juge la durée du vol et

l’originalité de l’engin. Pour la compétition de Vienne, on recherchait des parachutistes pour réaliser, avant le concours, une démonstration d’atterrissage de précision sur la rampe. À cette époque, il n’existait à Salzbourg que deux clubs de parachutistes : le I. Salzbourger Fallschirmspringerclub (I^{er} club salzbourgeois de parachutistes) et le HSV auquel j’appartenais. Mes camarades et moi-même avions été séduits par la proposition. Le jour du concours, nous avions fait notre démonstration de saut en atterrissant sur la rampe. Dietrich Mateschitz fut tellement enthousiasmé par notre prestation qu’il décida de subventionner notre club. Avec la somme qu’il mit à notre disposition, nous avons pu nous payer de nouveaux parachutes. Il était logique que Red Bull s’intéresse à nous, Salzbourgeois. C’est ainsi que je suis devenu l’un des premiers champions Red Bull. Aujourd’hui, nous sommes environ six cent cinquante athlètes, sans compter de nombreuses équipes sportives.

À l’époque, je gagnais 1 550 schillings (environ 113 euros) par mois comme ajusteur-mécanicien. Un saut en parachute coûtait 150 schillings (environ 11 euros) par palier de 1 000 mètres d’altitude. Dans de bonnes conditions, je sautais environ quatre ou cinq fois en une matinée, si bien que la moitié de mon salaire mensuel était très vite engloutie. L’après-midi, lorsque mes camarades venaient me demander : « On saute encore une fois ? », je devais toujours répondre : « Désolé, les gars, mais nous ne sommes aujourd’hui que le 14, et je n’ai presque plus d’argent pour terminer le mois. » Je ne disposais que d’une petite cagnotte sur laquelle je devais veiller avec attention, si je voulais m’accorder quelques distractions. Mes camarades avaient tous acheté depuis longtemps une mobylette ou s’en étaient fait offrir une, moi je me déplaçais toujours avec mon vieux vélo.

Je pouvais me payer ces sauts en parachute uniquement parce que ma mère me donnait un peu d’argent sans rien dire à mon père. Elle ne me donnait pas des milliers de schillings, mais de temps en temps, je recevais 150 schillings, toujours assortis de cet avertissement : « Pas un mot à papa ! » À la maison, ma mère avait la haute main sur tout : nettoyage, cuisine, lessive, éducation des enfants – mais aussi sur les finances.

Conseiller en installation, mon père gagnait bien sa vie, mais n'avait pas le temps de s'occuper des comptes de la maison. C'est un homme extrêmement économe, qui n'a jamais été passionné par le sport. Son commentaire sur mes sauts en parachute était toujours le même : « Si tu as assez d'argent pour te payer tes sauts, fais-les, mais tu ferais mieux d'économiser. » Je souffrais à l'époque de son manque de générosité à mon égard, mais aujourd'hui j'en ris. Je me souviens que mon père partit un jour en emportant sur le porte-bagages de son vélo une paire de souliers qu'il voulait faire ressemeler. Il ne s'agissait pas d'une paire de chaussures de luxe cousues main, mais de chaussures tout à fait ordinaires. Lorsqu'il rentra le soir, elles étaient toujours attachées sur le porte-bagages. « Mais qu'as-tu fait pendant tout ce temps ? Et comment se fait-il que tes chaussures aient encore leurs anciennes semelles ? » demanda ma mère. « Eh bien, j'avais trouvé un cordonnier, mais il prenait 7 euros, et je me suis souvenu que j'en avais vu un autre qui n'en prend que 5. Seulement, quand j'y suis retourné, il avait déjà fermé. »

Il passa ainsi deux journées à vélo avec sa paire de souliers à ressemeler, uniquement pour finalement économiser 2 euros…

À 22 ans, après quatre années de service militaire, je quittai l'armée autrichienne pour devenir apprenti en mécanique. À 18 ans, je m'étais acheté ma première moto, une Yamaha RD 500 : c'était une machine accidentée que j'avais réussi à retaper. J'étais déjà un bon ajusteur-mécanicien et j'aurais volontiers passé ma vie à réparer des motos, mais je souhaitais recevoir une solide formation professionnelle.

Je m'engageai donc dans un atelier, sans frais pour celui-ci, car l'armée payait mon apprentissage. Grâce à cet arrangement, je me familiarisai avec le monde du travail après mon temps de service actif. Malheureusement, cela ne devait guère durer.

Un jour – je me souviens c'était un vendredi –, un client arriva le matin dans notre atelier et me demanda de réviser sa moto en urgence. Il voulait partir pour la Grèce le lendemain matin à 4 heures avec des amis, mais il avait manqué la révision kilométrique indispensable pour entreprendre un tel voyage.

Je lui promis que nous ferions la révision et qu'il aurait sa machine le soir même, juste avant la fermeture de l'atelier. À peine la moto était-elle sur le pont élévateur que le directeur des ventes vint me trouver :

« Celui-là, sa moto, on ne la lui fait pas pour aujourd'hui.

— Mais il a un rendez-vous.

— Le mois dernier, ce type a voulu nous acheter une nouvelle moto, puis il s'est plaint à mon chef parce que je ne lui faisais pas une assez bonne remise. J'ai eu des ennuis à cause de lui.

— Je sais que je ne suis ici qu'un apprenti, mais ce type doit partir demain en Grèce avec ses potes. S'il arrive ce soir et que sa machine n'est pas prête…

— C'est pas ton problème. Descends-la immédiatement du pont ! »

Je ne pouvais pas comprendre. J'aurais préféré ne pas lui accorder de rendez-vous. Je ne pouvais pas promettre à ce type une révision et laisser la moto comme ça, dans un coin de l'atelier : c'était totalement en contradiction avec ce qui me paraissait juste, et le sens de la justice a toujours été extrêmement développé chez moi. Lorsque le client reparut en fin d'après-midi, je dus lui expliquer : « Nous avons eu beaucoup de travail et je n'ai pas eu le temps. » Il devint blanc comme un linge et commença à pleurer comme un enfant : son voyage en Grèce était planifié depuis des mois et s'il partait avec une moto non révisée et qu'il lui arrivait un accident, les réparations ne seraient pas couvertes par la garantie. Tous ces projets s'écroulaient. Je courus trouver le vendeur – qui s'était réfugié dans son bureau – et je lui dis : « Bon, maintenant c'est à toi de t'occuper de ce gars. Il est assis là, dans l'atelier, et il pleure comme un gosse. Tu dois arranger le coup ! »

Le directeur des ventes qui assistait à la scène sortit de son bureau et lui dit : « Si Felix vient demain matin à 5 heures et si tes amis acceptent de partir un peu plus tard, tu l'auras ta révision. »

En entendant cela, je pris le chef vendeur entre quatre yeux et lui dit :

« OK, pas de problème, je viendrai demain à 5 heures. Ça me bousille mon week-end, mais attention : ce sont des heures supplémentaires. Je suis censé travailler du lundi au vendredi.

— Il te le paiera, puisque tu fais un extra pour lui réparer sa moto. Arrange-toi avec lui ! me répondit le vendeur.

— Mais le type avait obtenu un rendez-vous que nous n'avons pas respecté. Ses camarades retardent leur départ, et ça devrait être à lui de payer un supplément ? »

Le lendemain matin, j'ai fait la révision et je n'ai évidemment pas fait payer de supplément au client. En arrivant le lundi, le directeur des ventes vérifia d'emblée ma carte de pointage et me demanda :

« Tu as déjà pointé ?

— Oui, bien sûr ! » Il me prit ma carte et à partir de ce jour-là, elle a été rangée dans un tiroir spécial, avec la mention : « Collaborateur malcommode ».

J'eus d'autres problèmes dans ce garage. Semaine après semaine, je me rendis compte que l'atelier trompait ses clients. Nous faisions chaque jour entre cinq et huit révisions, chacune d'elles étant facturée sur la base de trois heures et demie de main-d'œuvre. Huit fois trois heures et demie, cela fait vingt-huit heures de travail par jour ! Or une journée n'en comporte que vingt-quatre, et une journée ouvrée n'en compte que huit. Autre exemple : quand il fallait faire un réglage de soupapes, on se contentait d'écouter un petit moment s'il y avait un cliquetis dans le moteur : « Rien ? OK, c'est bon ! » Nettoyage du moteur, essuyage, terminé ! Quelquefois même, nous n'avions pas changé le filtre à huile, mais nous l'avions simplement nettoyé pour qu'il paraisse neuf ; les pièces de remplacement, en revanche, étaient toujours facturées.

Je ne me gênais pas pour le dire : « Les gars, c'est de l'escroquerie : vous méritez le goudron et les plumes. C'est du vol. »

Un jour, un client plus malin s'est rendu compte de quelque chose. Il avait fixé un cheveu sur les bouchons de batterie et marqué le filtre à huile d'une certaine façon. Il avait photographié le tout avant de porter sa voiture à la révision. Lorsqu'il vint la rechercher, il dit :

« Regardez un peu : j'avais photographié ça avant de vous l'apporter. Il est impossible d'ouvrir les bouchons de batterie puis de les remettre sans que le cheveu ne tombe. Le filtre à huile n'a même pas été changé, puisque la marque est toujours là. Vous n'avez rien fait sur ma moto !

— Ne t’en fais pas, dit le patron en cherchant à l’apaiser. Je vais regarder ce que l’apprenti a encore fichu. »

Cette fois, je ne rentrai pas dans le jeu.

« Si tu me colles ça sur le dos, demain vous êtes dans le journal ! Je vous ai toujours dit que je n’aimais pas vos pratiques de merde. Vous m’avez demandé de fermer ma gueule et de faire mon travail ! Cette fois-ci c’est trop, je t’assure que je vais foutre en l’air toute la boutique ! »

Mon patron attendit donc patiemment le dernier jour de mon apprentissage payé par les militaires et je fus mis purement et simplement à la porte : merci et au revoir ! Je serais bien resté mécanicien en moto, mais mon sens de la justice avait fait capoter le projet.

Je me trouvais donc sans argent et sans travail. Pour financer mes sauts en parachute, je commençai à bosser sur des chantiers et à enchaîner les petits boulots. J’étais coursier deux jours par semaine chez le concessionnaire automobile d’une marque célèbre. Je fus ensuite employé à mi-temps, pour le salaire mirobolant de 3 650 schillings (environ 265 euros) par mois ! J’étais très apprécié. Lorsque je revenais dans un bureau et qu’il y avait par exemple une grosse caisse métallique qu’aucun employé n’avait la force de déplacer, on venait me voir :

« M. Baumgartner, vous ne pourriez pas… La caisse, là… ?

— Mais oui, bien sûr. Retroussons nos manches et allons-y ! »

Je me faisais l’impression du maçon, dans la publicité Coca-Cola, devant qui toutes les secrétaires s’émerveillent à l’heure de la pause, en admirant son torse nu exposé au soleil. « M. Baumgartner, vous ne voudriez pas prendre un café avec nous ? » Dans chaque bureau où j’avais un paquet à livrer ou à retirer, je flirtais dix minutes avec le personnel féminin. Il faisait chaud et je me sentais bien. Je devais aussi de temps en temps conduire la voiture chic de la femme du patron, pour aller chercher ses fringues au pressing ou bien rapporter une bague de chez le bijoutier. Pour mes courses, je conduisais simplement mon vieux minibus. Ce boulot me plaisait.

Jusqu’à ce que je tombe sur ce fameux livre. Un jour, on me demanda de livrer un paquet dont le nom de l’expéditeur et du

destinataire étaient impossibles à déchiffrer. Après une brève hésitation, je me décidai à ouvrir le paquet et à jeter un œil sur la fiche d'accompagnement, afin de trouver qui était le destinataire.

Il n'y avait pas de fiche d'accompagnement dans le paquet mais seulement un livre, intitulé *Les Mille Défauts de…*, suivi du nom d'un des modèles de voiture les plus vendus en Europe. Qu'est-ce que c'était que ça ? Ma curiosité s'éveilla et je commençai à feuilleter le livre. Il s'agissait d'une sorte de mode d'emploi destiné à tromper le client, chez les concessionnaires. Comment on pouvait expliquer tel ou tel défaut du véhicule à un client lambda ; de quelle manière un technicien pouvait abuser quelqu'un sans pour autant payer l'erreur ; et quelles histoires à dormir debout on pouvait inventer pour vendre des voitures d'occasion. Ce livre fut pour moi une véritable leçon de vie. « Voilà, me suis-je dit, quand tu t'y connais, tu arrives peut-être à te faire payer ton dû ; mais quand tu fais confiance, tout le monde se paie ta tête. »

En lisant ce livre, je me mis à penser à mon père et aux traits de caractère que j'admirais chez lui : personne ne pouvait lui en imposer. Lorsqu'il avait quelque chose à réclamer, il allait directement dans la boutique et n'en ressortait jamais sans avoir obtenu satisfaction. Ma mère avait honte dans ces moments-là, mais je l'ai toujours accompagné. Je me tenais à ses côtés en pensant : « Il est vraiment très fort ! »

Il me prévenait souvent : « Tu dois ouvrir la bouche et argumenter correctement. Crier ne sert à rien. » Il n'a jamais crié, mais toujours parlé à haute et intelligible voix, pour exposer la situation telle qu'elle était. J'ai remarqué qu'on peut arriver ainsi à faire respecter ses droits, même si c'est avec peine. Mon père, qui était orfèvre en la matière, m'a appris cela.

Après la lecture de ce drôle de livre, je décidai de prendre mon avenir en main. Même si cela posait quelques problèmes sur le plan financier, il fallait absolument que je devienne maître de ma vie.

Entre-temps, j'avais changé de spécialité sportive, en passant du saut en parachute au saut extrême ou *base jump* : le saut depuis des bâtiments (*buildings*), des antennes (*antennas*), des ponts (*spans*) ou des falaises (*earth*). Le *base jumper* est freiné au dernier moment dans

sa chute par un parachute qui lui permet d'atterrir tranquillement au sol. Lors du saut, le parachute est réglé de telle façon qu'il s'ouvre à environ 800 mètres du sol, et il est plié de manière à s'ouvrir sans brutalité, pour ne pas s'arracher. Le base jumper porte aussi un parachute de secours : en cas de problème avec le parachute principal, il conserve une sécurité relative avec le second.

Lorsque l'on pratique le base jump, l'altitude modeste du point de départ oblige à ouvrir le parachute plus rapidement, afin de freiner la chute plus efficacement. Cela explique que le parachute principal soit généralement plus vaste ; il exerce une plus grande force de freinage. On le déclenche en fait grâce à un petit parachute auxiliaire (*pilot chute*) situé dans le dos et commandé par un extracteur. Lorsque le point de départ est trop bas, il n'y a pas de parachute auxiliaire, parce que le sauteur ne dispose pas d'assez de temps pour l'ouvrir ; dans ce cas, le parachute de secours n'est pas placé dans le sac à dos, mais il est tenu dès le départ par le sauteur, qui l'ouvre lorsqu'il le juge utile.

Je m'étais mis en tête qu'avec une bonne vidéo de mes premiers sauts, je serais accepté dans la Red Bull Sports Compilation, qui présente chaque année, à Noël, les plus belles réalisations des meilleurs athlètes Red Bull. Les films de la compilation sont encore aujourd'hui distribués dans les discothèques et les grandes salles de restaurant du monde entier, et montrés aussi dans d'autres lieux publics.

Red Bull n'avait pas encore ses propres équipes de cinéma, mais l'on pouvait en tant qu'athlète se faire prêter une caméra. Toutefois, la taille même de l'équipement me laissait peu de chances de m'en servir pour me filmer moi-même. J'appelai donc mon camarade allemand Wolfgang di Ruggiero, qui s'y connaissait en base jump et possédait un studio de prises de vues : « Peux-tu venir avec moi en Norvège ? Je te paie le billet d'avion et la nourriture, et tu me filmes en échange. Tu ne gagneras rien, mais ça ne te coûtera rien non plus. »

Peu de temps après, nous étions assis dans un camp, au milieu de nulle part. L'essence, la nourriture, tout était effroyablement cher parce que tout devait être apporté par bateau. Le propriétaire du camp, qui s'appelait Einar, me dit un matin : « Je fais toujours ce genre de crêpes et celles-ci sont restées d'hier : tu peux les manger, elles sont

gratuites. » De vieilles crêpes sèches ? Peu importait : j'avais au moins quelque chose à manger. Je dévorai donc ces crêpes de la veille, tandis que Wolfgang, assis à côté de moi, engloutissait une énorme pizza. Je faisais les sauts et je mangeais plus mal que le cameraman à qui j'avais payé le voyage.

Cela m'était complètement égal d'avaler mes vieilles crêpes ; je savais qu'après les sauts, j'allais revenir avec des images extraordinaires et entamer une belle carrière sportive. C'est cette année-là que je fus intégré dans la compilation sportive de Red Bull. La vidéo de Norvège fut présentée dans le monde entier, et j'avais fait ce qu'il fallait pour en arriver là. Lorsque le générique de fin déroula le nom de tous les athlètes sur l'écran, je me dis que j'avais de la chance de porter un nom de famille qui commençait par la lettre B.

Quelques années après le Flugtag de Vienne, je rencontrai Raymond Dulieu, le nouveau responsable marketing chez Red Bull, un homme avec lequel je me suis extraordinairement bien entendu. Il venait du Tour de France. Il m'invita, ainsi que tous les parachutistes, à sa fête d'anniversaire, à Fuschl. Au cours de cette fête, je lui parlai de mon plan de participation au championnat mondial de base jump qui devait avoir lieu aux États-Unis – le légendaire Bridge Day de Fayetteville (Virginie-Occidentale). Il me dit alors :

« Si tu veux te lancer professionnellement dans le base jump, tu as besoin d'un parachute adapté.

— Oui mais, malheureusement, je suis obligé d'en louer un à chaque fois que je saute, répondis-je.

— Oublie ça, je te paie ton parachute. Combien ça coûte ?

— Trois mille marks ou quelque chose comme ça.

— OK, pas de problème. Nous allons te donner un casque à nous, et c'est moi qui paie le parachute. »

Malheureusement, peu de temps avant le championnat, Dulieu quitta Red Bull pour aller travailler à la Champions League. Le nouveau responsable du mécénat sportif qui arriva à sa place s'appelait Thomas Überall, et il n'appréciait guère le base jump. Lorsqu'on arriva au point de savoir si Red Bull me paierait le billet d'avion pour aller au Bridge Day, il me dit : « Nous subventionnons déjà ton club. Si tu as

envie de te balancer du haut d'un pont, cela n'a plus rien à voir avec le saut classique en parachute. Par conséquent, nous ne pouvons pas payer pour ça. »

J'étais déjà sur le point de renoncer au voyage, mais quelques jours avant la compétition, mon club débloqua par décision spéciale du comité directeur une somme exceptionnelle qui me paya le billet d'avion pour la Virginie. Je revins champion du monde 1997 de base jump.

Je m'entends très bien aujourd'hui avec Thomas Überall, mais au départ nous ne nous aimions guère. Lors de notre première discussion concernant nos subventions, peu de temps après son refus de participer au Bridge Day, j'avais demandé à Wolfgang di Ruggiero de préparer une vidéo de mes sauts : « Wolfgang, j'ai la semaine prochaine un entretien avec le nouveau directeur marketing chez Red Bull. Je veux qu'il m'accorde une subvention. J'ai donc besoin d'une vidéo parfaite sur le sujet. » Je lui apportai tout le matériel que j'avais rassemblé, en lui demandant : « Fais-nous quelque chose de bien à partir de tout ça ! »

Pour réaliser cette vidéo, Wolfgang ne me demanda que la moitié des honoraires normaux. Je partis plein d'espoir et de fierté chez Thomas. Tandis que je l'observais anxieusement, il visionna le film puis il se tut longuement et finit par me dire : « Dis-moi, a-t-on vraiment besoin de ça, chez Red Bull ? »

Dans l'intervalle, j'avais sauté un peu partout, mis en confiance par l'excellent contact avec Raymond Dulieu qui m'avait offert un nouveau parachute. Tout marchait donc comme sur des roulettes et j'avais fait les bons choix – du moins c'est ce que j'imaginais. Voici que débarquait ce Thomas qui n'appréciait pas le base jump et qui, après avoir vu la vidéo pour laquelle j'avais grillé mes dernières économies, me demandait : « A-t-on vraiment besoin de ça ? » Il devait encore réfléchir un peu. C'était réussi !

Pour le round de négociations suivant avec Thomas, je sollicitai le soutien de Hans Hümer, mon ancien professeur de parachutisme. Je me rappelle encore très exactement ce que je lui dis, lors de la conversation téléphonique précédant la rencontre : « Hans, j'ai bientôt une réunion avec Red Bull. Peux-tu m'accompagner ? Tu es un

homme d’affaires et tu sais mieux parler que moi. Je ne me sens pas rassuré. »

Nous nous sommes retrouvés tous les trois dans un restaurant situé au bord du Mondsee. J’avais demandé une subvention de 100 000 schillings par an (à peu près 7 000 euros actuels) et un nouveau parachute. Après de longues tractations, nous finîmes par convaincre Thomas : « OK, nous faisons comme ça. » Quelques semaines plus tard, je lui envoyai la facture et il m’appela immédiatement au téléphone :

« Felix, tu viens de m’envoyer une addition pour plus de 100 000 schillings. Nous avions pourtant conclu à 50 000.

— Cent mille schillings par an et un nouveau parachute, j’en suis tout à fait certain !

— Cinquante mille schillings ! 100 000, c’est impossible ! », répliqua Thomas.

J’appelai aussitôt Hans Hümer :

« Hans, qu’est-ce que nous avions conclu avec Überall ?

— Cent mille schillings.

— Il me dit maintenant 50 000 !

— Mais il est fou ou quoi ? Cent mille et un nouveau parachute !

— Mais oui, je suis heureux que tu aies été là. Je commençais à croire que j’étais devenu fou. »

J’appelai de nouveau Thomas :

« Dis-moi, Hans a compris 100 000 schillings comme moi.

— Vous vous trompez tous les deux. Je suis tout à fait sûr de moi ! Cent mille, je ne les ai pas dans mon budget ; 50 000, c’est tout ce que je peux te donner. »

J’étais assommé ! Cent mille schillings divisés par douze, cela faisait un revenu mensuel très faible, mais un bon début pour moi. J’avais déjà organisé tous mes projets avec cette somme et voilà que ce type m’annonçait brutalement qu’il ne s’en souvenait plus ! Ma première réaction fut immédiate, je me dis : « Bon, maintenant, j’appelle personnellement M. Mateschitz. Je sais que je suis dans mon bon droit. » Mon vieux sens de la justice se réveillait. Si quelqu’un m’avait dit à ce moment-là : « Prends donc les 50 000. Si tu écris une lettre au chef, ces 50 000-là te passeront peut-être sous le nez, si les

choses tournent mal », je lui aurais répondu : « Ça ne m'intéresse pas. Nous avons conclu à 100 000 schillings. » Je ne pouvais tout simplement pas supporter cette injustice, et, dans ces cas-là, je peux devenir terriblement têtu.

J'écrivis donc une lettre à Dietrich Mateschitz, puis j'appelai ensuite sa secrétaire : « Dis, j'ai écrit une lettre à M. Mateschitz, mais je voudrais qu'il la lise personnellement. Peux-tu y veiller, s'il te plaît ? Et que personne d'autre ne la lise avant lui. » Je remis ma lettre le lendemain. Deux jours après, Thomas m'appelait pour me convoquer à Fuschl. Lorsque j'entrai dans son bureau, je vis ma lettre, celle que j'avais adressée à M. Mateschitz, posée devant lui, sur son sous-main. Je pensai aussitôt : « Voilà : j'appelle spécialement le secrétariat du patron et la lettre atterrit directement sur le bureau de Thomas Überall. C'est lui qui la lit avant qu'elle n'arrive au chef ! » Je venais de recevoir une leçon capitale pour la suite de ma vie : quand il s'agit d'argent, tu ne peux te fier à personne.

Je passai à l'offensive et demandai à Thomas à quel jeu il jouait : « Nous avons conclu à 100 000 schillings. Hans Hümer était là et il peut en témoigner. La faute vient donc de ton côté, je suis malheureusement obligé de te le dire – et maintenant je dois aller directement m'adresser à M. Mateschitz. J'ai déjà fait beaucoup pour cette boîte. Je me suis toujours efforcé d'être correct. Cent mille schillings, je trouve cela normal pour les prestations que je vais effectuer. » Un ange passa, puis Thomas prit la parole : « Bon OK, nous allons faire comme ça. Mais à l'avenir, ce bureau, là, devant moi, ce doit être ta première adresse. » Ce budget conquis de haute lutte n'avait rien d'idéal. De plus, notre future collaboration s'annonçait difficile, mais enfin…

Lors des discussions au sujet des subventions annuelles, Thomas et moi étions aussi heureux l'un que l'autre lorsque j'étais en déplacement et que nous ne pouvions nous croiser. Le courant ne passait pas entre nous et j'ai eu bien peu de plaisir à collaborer avec lui durant les cinq ou dix ans qui suivirent. Je suis finalement resté, et je lui ai dit un jour : « Tu vois, nous n'avons pas pris un bon départ ensemble et ça a mal tourné. Mais je ne t'ai pas fait défaut, je ne me suis jamais mis en faute et je n'ai rien à me reprocher. Tu penses la

même chose te concernant. Nous ne pouvons quand même pas continuer comme ça. Tu ne m'apprécies guère, je ne t'apprécie guère, mais nous pourrions faire un bout de chemin ensemble. Mais si tu préfères, on laisse tomber. » Ce fut en fait notre premier pas dans la bonne direction.

Peu de temps après, Thomas suggéra que quelqu'un devait essayer de sauter depuis le plus haut bâtiment du monde : les tours jumelles Petronas, à Kuala Lumpur, capitale de la Malaisie. Plusieurs candidats étaient en concurrence : le Suisse Ueli Gegenschatz, l'Américain Franck Gambali et moi. Finalement, Thomas décida qu'un Autrichien devait faire le saut. Ce fut notre premier projet en commun, et ce fut un immense succès. Il y eut des gros titres dans la presse du monde entier et tout le monde parla de Red Bull. Cette même année, je sautai à nouveau, cette fois de la statue du Christ Rédempteur, à Rio de Janeiro – il s'agissait encore d'un projet que nous avions concocté ensemble, dans son bureau. Nos bons rapports se scellèrent ainsi, parce que nous savions à présent que nous étions l'un et l'autre de véritables professionnels.

Naturellement, l'argent était toujours affaire de négociation avec Thomas, mais cela se passait maintenant entre nous de façon juste et honnête, aussi démodés que ces mots puissent paraître. Je ne connaissais pas encore Dietrich Mateschitz et je ne savais pas s'il pencherait de mon côté ou du côté d'Überall. La plupart des patrons de société tiennent à leur personnel et Dietrich Mateschitz n'était vraisemblablement pas différent des autres. S'il avait reçu ma lettre, il aurait pu me rencontrer pour me dire : « Si tu penses que tu peux écrire des lettres pour dénoncer mes collaborateurs, tu n'as pas l'esprit d'un athlète Red Bull. » J'aurais alors dû laisser mon parachute et mon casque à la réception.

Je n'oublierai pas de sitôt ma première rencontre personnelle avec Dietrich Mateschitz. Lors du Red Bull Flugtag de Berlin, en 1997, je le vis s'approcher de moi. Apparition aimable, c'est un homme charismatique, remarquai-je. Puis je me demandai : « Je le tutoie d'emblée ou je le vouvoie ? Si j'attaque avec un "tu" et qu'il m'imite, l'affaire est dans le sac. » Cela aurait été parfait, mais je n'étais pas si

sûr de moi. Il se rapprochait de moi et à chacun de ses pas, je pensais : « Tu pourrais lui dire “tu”. Tu es un sportif, tu as déjà fait beaucoup pour l’image de son entreprise. Il n’y aura pas de problème. » Si ça marche, tous les autres diront : « Quoi ? Il en est déjà au “tu” avec Dietrich ? » Mais si je le tutoie, il va peut-être se vexer et me lancer : « Hé, jeune homme, calme-toi : ce n’est pas parce que tu as sauté deux ou trois fois ici ou ailleurs que tu peux t’imaginer que nous en sommes à “tu” et à “toi” ! » Je pris finalement ma décision lorsqu’il me tendit la main : c’est le « tu » qui s’imposa entre nous.

Dès le départ, nos relations furent excellentes. Je manifestais un grand respect à Dietrich Mateschitz et il était de son côté très aimable ; la première impression qu’il m’avait faite était la bonne. Nous nous entendions bien aussi parce que je ne l’ai jamais dérangé. Je connaissais son numéro de téléphone, mais je n’ai pas passé mon temps à l’appeler pour lui dire : « Dis-moi, Didi, j’ai besoin de ceci ou de cela. » Ou bien encore « Dietrich par-ci, Dietrich par-là… Tu ne pourrais pas faire ceci ? Mon ami et moi, nous aurions besoin de… » En tant qu’athlète Red Bull, j’ai cherché depuis le début à agir autant que possible en autonomie. Je suis toujours heureux de rencontrer Dietrich Mateschitz, mais je n’ai pas besoin de passer toutes mes vacances avec lui sur son île. Je ne veux pas tomber dans un rapport de dépendance personnelle face à lui. D’ailleurs, il a déjà fait tellement pour moi…

Avec Red Bull comme partenaire, l’argent nécessaire à mes nombreux projets arriva enfin. Mais il était clair à mes yeux que je devais accomplir des exploits extraordinaires pour que ces subventions me fussent toujours versées. Sauter n’importe où, ce n’est pas très difficile, mais c’est une tout autre affaire de sauter dans des lieux connus du monde entier. J’ai commencé le base jump de très bonne heure et j’ai toujours été parfaitement conscient du choix de mes objectifs. Il fallait trouver des choses uniques, et surtout ne jamais rien faire en secret.

Dans les vidéos de saut, à cette époque-là, les yeux des participants étaient généralement floutés et lorsqu’ils parlaient, leur voix était masquée et ils tournaient le dos à la caméra. Cela revenait à dire que les base jumpers étaient dans une zone grise de la légalité. En fait, la

plupart des sauts étaient totalement illégaux. Tout se passait sous le manteau. « Tu sais, je peux te filmer, mais tu ne dois pas raconter que nous avons tourné cette nuit sous ce pont-là, sinon la police l'apprendra. »

Je décidai donc de choisir une nouvelle voie. Si je faisais quelque chose de public, je ne devais pas me cacher. En outre, je comptais bien boucler mes nouveaux projets de tout autre façon que les précédents. Pour comparer le saut extrême avec la course automobile, je dirais que je ne voulais pas être le pilote d'une seule formule, mais de plusieurs. Le pilote de formule 1 contribue à développer le design de l'auto, il dirige et motive son équipe : cela élargit le domaine de ses activités. J'établissais mes projets sur des bases professionnelles, en sachant toujours ce que je faisais. Je planifiais toujours tout très sérieusement et longtemps à l'avance. Avec les années, je suis devenu le seul responsable de mes propres risques.

Retour au mode mission

Au téléphone, Art Thompson n’essaie pas de me convaincre de revenir. « Attends, j’arrive ! » : c’est tout ce qu’il me dit, car il sait bien que le reste est inutile. Lorsqu’il arrive, Richard Ungerhofer est avec lui, mon ami et mon bras droit, qui a organisé et coordonné tant de choses pour moi, ces dernières années. Art et lui tentent ensemble de remettre sur pied la pauvre chose sanglotante qui chancelle devant eux, dans le hall de l’aéroport de Los Angeles. C’est ma cellule personnelle de soutien psychologique : « Pas de problème, Felix ! Je comprends, dit Art. La pression est simplement trop forte pour toi. Ne te casse pas la tête ! »

Pour le directeur d’un projet aussi énorme que le Stratos de Red Bull, Art est un type extrêmement humain et très émotif, presque tendre. Dans une situation aussi délicate, il n’aurait jamais idée de jurer ou de critiquer, il est simplement là pour moi. Il ne dit pas : « Mais tu es fou ? Est-ce que tu crois que tout le monde est là à t’attendre ? » Au contraire : « C’est toi le professionnel et quelle que soit ta décision, nous en tirerons le meilleur parti. J’ai déjà téléphoné. Nous allons tout faire dans l’ordre. Nous ne voulons pas renoncer au prochain essai de combinaison à Brooks et nous le ferons, mais j’ai trouvé un pilote de l’US Air Force, Robert Drove, qui la mettra pour toi, afin que nous puissions au moins vérifier si la capsule et les systèmes fonctionnent dans des conditions normales. Le projet Stratos continue. Toi, tu rentres à la maison et tu vois comment résoudre le problème. » Nul autre chef que lui ne réagirait de cette façon, surtout à 6 heures du matin ! C’est exactement ce dont j’ai besoin maintenant :

de quelqu’un qui évacue la pression, quelqu’un qui me donne de l’air pour respirer. De l’air, enfin !

Dans le hall de l’aéroport, tout devient clair pour moi : dans la vie, il y a bien des choses qu’on ne peut pas forcer. Il faut souvent du courage pour dire : « OK, maintenant, nous levons le pied : ça, nous allons le laisser tomber, pour le reprendre plus tard. Plus tu te mets la pression, pire c’est. Pression et contre-pression bloquent tout. »

Art a identifié ce genre de conflit en moi et il me tend une passerelle :

« Nous pourrions aussi tout abandonner, Felix. Nous pourrions dire que le médecin t’a examiné et qu’il a découvert des problèmes de rythme cardiaque. Tu as simplement des problèmes avec ton cœur.

— *Thanks for the offer, but no, thanks !* Cette solution n’est pas celle que je choisis. J’ai atteint ma limite : je ne supporte pas cette maudite combinaison. Mais je n’utiliserais jamais une histoire de problèmes de cœur pour m’en sortir à bon compte. »

J’espérais être compris : OK, il est allé jusque-là et il n’ira pas plus loin. Il a cherché ses limites et maintenant il les a trouvées. Ce n’était pas la chute vertigineuse, ce n’était pas l’altitude monstrueuse, ce n’était pas le plongeon supersonique : c’était simplement la combinaison qui le bloquait.

Lorsque – étape suivante – j’appellai Christopher Reindl chez Red Bull, à Salzbourg, et que je lui racontai mon histoire, mon correspondant pour le projet Stratos me dit : « Rentre à la maison, nous parlerons de tout cela. » Avant de monter dans l’avion à destination de l’Autriche, je lançais à Art et à Richard : « *See you, guys.* À un de ces jours ! »

« *Are you coming back ?* » Impossible de lui répondre, en vérité, je n’en savais rien.

Je suis resté dans l’avion – un Boeing 747 – pendant onze heures. Onze heures pour reprendre mes esprits, onze heures de repos aussi. Je revois le monde d’en haut et je me dis que je n’enfilerai plus cette combinaison pressurisée : et ça, c’est le plus important pour moi. Un grand facteur de stress est maintenant éliminé. J’ai simplement reculer devant une épreuve, sinon rien n’a changé, Dieu soit loué ! Et plus

j’approche du pays natal, meilleure devient mon humeur. Je sais que mes amis et avant tout mon amie Nicole m’attendent. Déjà, au-dessus de l’Atlantique, mon baromètre personnel me dit : « C’est fini, je n’y arriverai pas. Maintenant, voyons s’il y a une autre solution. » Lorsque j’atterris à Salzbourg, je suis déjà sorti du mode « fuite » et suis de nouveau dans le mode « mission » : qu’est-ce que je peux faire ? Stratos éliminé, le saut éliminé, la combinaison éliminée : comment vais-je rétablir ma tête dans la bonne orientation ? Maintenant, il est simplement question de moi : plus question de médias et de marketing, plus question de développement et d’essai, il s’agit maintenant de la tête de Felix Baumgartner, il s’agit de l’homme lui-même.

Je suis un battant, quelqu’un qui connaît et qui aime les défis sportifs. Le but constitue moins pour moi un défi sportif qu’un défi mental : comment puis-je trouver une solution à ce blocage face à la combinaison ? J’ai pris l’habitude de traiter les problèmes précisément comme mon père traitait la visite chez les commerçants à qui il avait quelque chose à réclamer. Je m’imagine que je vais m’en sortir exactement comme il le faisait. Je vais résoudre ce problème et ressortir en ayant réglé la question.

À Salzbourg, Christopher vient me chercher à l’aéroport. Nous nous asseyons dans le café du Hangar 7, ce chef-d’œuvre de verre et d’acier que Red Bull a fait construire à Salzbourg.

« Comment vas-tu maintenant ? Veux-tu continuer ? me demande Christopher, en analysant la situation. Cela dépend de toi. Nous avons déjà investi beaucoup de temps et d’argent, mais ce n’est pas si important. Si tu ne peux pas, tu ne peux pas, mais il faut que tu nous dises maintenant si tu es à 100 % solide et sûr de toi, sinon nous laissons tomber. En fin de compte, il y a quand même le nom de Red Bull et une énorme réputation à soutenir. » Je lui assure que je vais continuer de toute façon, mais que je dois simplement me libérer d’une pression trop forte. Comment ? Je n’en ai pas encore la moindre idée. Christopher y a déjà pensé, pendant que j’étais dans l’avion. Il a pris contact avec Bernd Pansold, le chef diagnosticien de performance pour tous les athlètes Red Bull. Il est le directeur du DTC (Diagnostic & Training Center) à Thalgau, centre que Dietrich Mateschitz a fait construire pour les athlètes de la société, avec le raisonnement

suivant : « Je verse beaucoup d'argent aux sportifs et malgré cela, ils n'ont toujours pas le meilleur traitement possible. Je préfère donc avoir mon propre centre d'entraînement. » C'est ainsi qu'il a créé une institution sans équivalent : le centre de Thalgau donne aux athlètes la possibilité de s'entraîner, avec un service complet de diagnostic et de mise en forme. Là-bas, il y a tout, simplement tout : une salle de fitness, un ergomètre, des pistes de course, des vélos, des physiothérapeutes, des psychologues, des médecins du sport, des scientifiques du sport, des bilans de santé, de l'accompagnement psychologique, etc. Les sportifs Red Bull comme Lindsey Vonn, Andreas Goldberger et Sebastian Vettel font ici leurs tests et leurs thérapies ; ils peuvent aussi se remettre de leurs blessures au centre de réhabilitation.

Le directeur du centre connaît le corps humain comme bien peu de personnes. Je n'ai jamais rencontré Bernd Pansold, mais j'espère qu'il va pouvoir m'aider. Surtout, je n'ai pas encore utilisé les services de Thalgau, car j'ai toujours travaillé avec un entraîneur personnel.

Christopher m'explique que Pansold va me faire un bilan complet, physique et mental, afin que nous puissions apprécier mon état réel. Je suis sceptique, mais je ne peux pas refuser. Je parcours donc les quelques kilomètres qui nous séparent de Thalgau et je passe, pendant la première journée, des tests de forme et de performance, puis des tests psychologiques. Les résultats de la plupart d'entre eux ne sont pas fameux. Je n'ai jamais été un sportif d'endurance, mais toujours un sprinter et un lutteur : mes performances sont en accord avec cette spécialisation. Un vrai régal pour un diagnosticien qui a déjà traité les meilleurs athlètes du monde. « C'est un désastre : pendant des années, M. Baumgartner n'a pas pris la peine de se faire examiner ; il a cru qu'il pouvait se dispenser de tout et qu'il était différent des autres vedettes Red Bull ! » Par pure politesse, Pansold m'écoute lorsque j'essaie de lui expliquer que l'endurance n'est pas mon fort. Il me fait l'effet d'un juge qui suit une audience pendant deux heures, mais qui a prononcé en lui-même son jugement définitif dès la première minute.

Les jours suivants, je me soumets donc à ses tests. Pansold me transmet ensuite le diagnostic : « Il ne sert à rien de mentir. Si tu n'es pas solide physiquement, le stress arrive très rapidement. Une

mauvaise endurance entraîne automatiquement une résistance insuffisante au stress. » Cela est juste, naturellement, jusqu'à un certain point, mais il y a différents types de stress. Sinon, tout sportif d'endurance serait un candidat idéal pour le projet Stratos : il est assis pendant dix heures dans la combinaison et se dit simplement : « Mon Dieu comme je m'ennuie ! » Mais il n'en est rien, car bien d'autres paramètres entrent en ligne de compte. Ce qui manque chez Pansold, selon moi, c'est le don de reconnaître individuellement les choses et d'en décider. De quoi cet athlète a-t-il maintenant vraiment besoin ? Lorsqu'il travaillait encore en RDA, il ne s'est pas posé de question sur les besoins individuels. Il en va de même aujourd'hui quant aux sportifs d'élite chinois : les parents livrent leurs enfants dès 3 ans dans les fabriques de champions, avec l'espoir qu'ils décrocheront l'or olympique dix ans plus tard. Il y a dans ces forceries humaines une méthode d'entraînement et cette méthode est la même pour tous, quel que soit le sport concerné et quelle que soit la personnalité propre de l'athlète. Celui qui est trop faible tombe hors du système et l'on dit simplement : « Au suivant ! »

« Je peux t'aider, m'assure Pansold après une semaine d'entraînement à l'endurance. Nous n'allons pas te laisser repartir avant d'avoir obtenu de bons résultats. Car tu es responsable envers ton partenaire, Red Bull, et envers toi-même. » C'est clair et net : Red Bull a mis sur pied le projet, m'a formé, m'a fait confiance et la société a sur moi des droits, en particulier celui d'exiger la meilleure performance possible. Si cela va de travers, la société pourra me dire : « Nous avons fait tout ce qui était possible et nous avons trouvé que Felix était le meilleur spécialiste. Malheureusement, à une hauteur de 34 000 mètres, il a ouvert la porte de la capsule, puis la visière de son casque, et il est mort. » Je n'ai pas le choix : je dois subir jusqu'au bout cet entraînement avec Pansold, quelle que soit l'issue de l'aventure.

Quel doit être mon degré de solidité, pour résister à un saut supersonique depuis la limite de l'univers ? Quand tu veux courir le marathon, il y a des niveaux d'entraînement à atteindre, sinon c'est l'échec. Mais comment décider de la forme que quelqu'un doit avoir pour sortir dans la stratosphère, à 39 000 mètres d'altitude, et faire un

plongeon supersonique ? Si quelqu'un doit le savoir, c'est Joe Kittinger, ancien pilote de l'US Air Force qui, en août 1960, a été le premier homme à sauter depuis 31 000 mètres d'altitude avec un parachute.

Au cours d'un de ses sauts, il a perdu brièvement conscience en commençant à tourner. Si l'on dépasse une certaine vitesse de rotation, le sang n'a qu'une possibilité pour sortir du corps et c'est par sa partie la plus faible : les yeux. C'est le phénomène de la force G : négative, elle maintient le sang sous pression dans la tête ; positive, elle fait jaillir le sang des orbites. Très vite, un voile noir se tend devant les yeux, on l'appelle le *black-out*, et si la rotation s'accélère encore, il peut arriver que l'encéphale se détache du tronc cérébro-spinal. Pour éviter cela, Luke Aikins – notre *skydiving consultant* – a développé un instrument de mesure qui détermine en permanence la vitesse de rotation. Le maximum a été fixé à 3,6 : si je dépasse cette valeur pendant six secondes, le parachute de freinage se déclenche automatiquement et me sort de l'évanouissement. Je me cramponne alors de toutes mes forces à mon parachute et si tout va bien, je peux redescendre sur terre et sauver ma vie.

Lorsque j'ai vu Joe en 2008 et que je l'ai questionné sur sa préparation, il m'a répondu : « Nous avons couru en rond dans la cour de la caserne, et puis c'est tout. » Kittinger aurait vraisemblablement eu des résultats encore pires que les miens, s'il avait été soumis aux tests de Pansold.

Je dis donc un jour au chef diagnosticien : « Je te comprends, mais je ne partage pas ton point de vue. Quel est le but de l'opération ? faire un test d'entrée ; mais le plus important est le résultat du test de sortie. Les essais de Brooks avec la NASA sont proches, il ne nous reste donc que peu de temps pour l'entraînement. Que devons-nous atteindre d'ici là ? »

Naturellement, Pansold ne veut pas fixer d'unités fixes. Mais quoi ? Je sais bien que, de toute façon, je dois arriver au but et satisfaire aux exigences de Red Bull, qui a conçu et financé ce projet. Si cet entraînement ne fonctionne pas, j'aurai du moins tout essayé.

Je commence le matin à 9 heures, je fais précisément tout ce que Bernd Pansold m'ordonne, avec chaque jour un test de lactate,

composant lactique déterminant dans l'activité musculaire. Lorsque le niveau de performance augmente, le niveau de lactate dans le sang augmente aussi. On peut mesurer cette augmentation pendant une phase d'entraînement, à la fin de laquelle la composition du sang franchit un certain degré, mesurable par prélèvement dans les lobes auriculaires. D'ailleurs, les oreilles finissent par me faire mal, à cause des prélèvements quotidiens. Avant midi, de la bicyclette ; après midi, de l'entraînement mental, ou bien inversement : tout cela me paraît très astreignant. Je perds énormément de poids. Mais c'est aussi bon à savoir : en cas de nécessité, je peux effectivement me torturer comme un sportif d'endurance. C'est très bon pour la confiance en soi. Je le sais maintenant : quel que soit le travail ou le devoir qui se présente à moi dans la vie, je pourrai m'y atteler.

Le quotidien dans la salle d'entraînement est monotone. Près de moi suent et peinent un gardien de but de football, une karatéka, un champion de ski nautique et un champion de ski. Tous font la même chose : ils pédalent. Ce sont des sportifs aux disciplines et aux personnalités très différentes : le gardien de but est en convalescence, la karatéka se prépare pour une épreuve mondiale, le spécialiste de ski nautique s'était cassé la jambe et avait été mal soigné, le skieur a des problèmes d'endurance. Mais tous exécutent apparemment le même programme, avec des différences minimes.

La partie psychologique de l'entraînement me paraît peu motivante. Mon coach a une vingtaine d'années. Je ne veux rien dire de négatif sur la jeunesse, mais quand on a 20 ans, on sort à peine de l'université, on vient à peine de terminer ses études, et l'on n'a aucune – absolument aucune – expérience des athlètes internationaux qui doivent avoir des performances de très haut niveau. Ma jeune psychologue fait donc exactement les exercices comme dans le livre d'application, m'attache à un appareil qui mesure mes courants cérébraux et déroule ses techniques apprises, tout en me charmant avec de la musique douce. Il est naturellement important que je me détende, mais je suis sceptique sur la réussite de la méthode pour résoudre mes problèmes de combinaison. Nous avons aussi des entretiens très artificiels, toujours exactement selon la méthode. Je pense que ce genre de conversation ne me sert rigoureusement à rien. Elle raconte

vraisemblablement au patient suivant exactement les mêmes choses qu'à moi, quel que soit le souci de ce nouveau client. Je décide donc de prendre les choses en main et de faire ma propre thérapie. Je vais dans la piscine et je me pose toujours la même question : comment respirer calmement sous l'eau avec des bouteilles d'oxygène ? C'est pour moi presque aussi terrible de porter cette combinaison. Avec l'appareil respiratoire en bouche, ce masque de caoutchouc pressé sur le visage et le bruit de la respiration, j'ai presque en permanence la sensation d'étouffer, je me sens prisonnier, exactement comme lorsque j'enfile la combinaison. Je pense donc que l'entraînement sous l'eau pourrait m'aider à supporter la combinaison. J'appelle Christian Redl, un spécialiste viennois de la plongée, et je lui demande s'il peut venir m'aider avec son matériel. Christian arrive et m'explique comment je dois m'habituer à la respiration sous l'eau et comment je peux diminuer mon niveau de stress. L'appareil qu'il me prête permet de moduler l'arrivée d'air et de modifier la résistance de l'air grâce à une membrane flexible. Plus je ferme la membrane, plus la résistance est grande, et plus il m'est difficile de respirer. Cet équipement d'entraînement est utilisable partout, par exemple devant la télévision : le masque sur le nez, l'appareil installé, l'embouchure placée… Mon stress se module tout seul.

Joe Kittinger m'avait expliqué qu'il existe, pour l'entraînement des pilotes de chasse, des systèmes de respiration sous pression. Les pilotes doivent vaincre une résistance non seulement à la respiration, mais aussi à l'expiration. C'est en fait un stress démentiel, parce qu'il exige une force extrême. L'art des pilotes d'élite est donc de pousser leurs performances au plus haut niveau et de pouvoir prendre les décisions eux-mêmes, pour moduler leurs inspirations et leurs expirations.

Je vais plonger maintenant presque chaque soir. Je ne peux d'abord rester que cinq à six minutes sous l'eau : il faut ensuite que je remonte et que je respire sans masque, mais je progresse à chaque plongée et je réussis même à rester sous l'eau jusqu'à ce que la bouteille d'oxygène soit complètement vide. Cela dure une heure ou une heure et demie. Je pose une montre sur le fond de la piscine et je cherche à réguler mes inspirations et mes expirations en fonction de la profondeur : expirer,

descendre, et bloquer la respiration un peu avant le fond, pour remonter. J'essaie également de me déplacer élégamment sous l'eau et je m'invente des tâches nouvelles, pour ne plus penser au stress de la respiration. À présent, je me sens chaque fois plus tranquille. Peut-être pas aussi majestueux qu'une raie manta, mais je ne suis plus aussi angoissé qu'au début. Je respire régulièrement, j'utilise beaucoup moins d'oxygène, je nage moins avec les mains et davantage en utilisant les battements de mes jambes. La plongée me donne confiance en moi. C'est mon chemin personnel, un chemin parallèle et en fait totalement opposé à celui de Pansold.

Pendant les trois mois de mon séjour en Autriche, je contacte périodiquement Art aux États-Unis : comment les choses se présentent-elles là-bas ? Où en sommes-nous précisément ? Comment cela avance-t-il ? Je veux lui montrer que mon intérêt n'a pas faibli et que je souhaite savoir comment se porte mon futur vaisseau. Je sais que les essais de Brooks sont tout proches, que mon temps de repos au pays touche à sa fin. Arrive le jour du débriefing – Pansold n'a pas le temps d'y assister, il est en réunion, il me laisse tomber. Pendant trois mois, je me suis torturé à subir son entraînement et il ne daigne pas se déplacer pour l'entretien final ! Il envoie Martin Pfeifenberger à sa place ; c'est avec lui que je me suis entraîné la plupart du temps. Celui-ci m'annonce très tranquillement : « Félicitations ! Tu étais nul au départ, tu es juste mauvais maintenant : tu t'es amélioré ! » L'absence de Pansold et cette déclaration brutale me choquent beaucoup. Le mépris du formateur m'ouvre les yeux et me montre que j'ai eu raison de développer une voie à part. Je ne dirais pas que mon départ de Thalgau me chagrine beaucoup.

Naturellement, pendant ces trois mois de pédalage forcené, je n'ai pas fait ce que je devais faire et je ne sais toujours pas ce qui va se passer, lorsqu'il va falloir à nouveau enfiler la combinaison. Mais il reste un peu de temps, nous avons programmé un mois pour me réhabituer lentement à la supporter : il est prévu un essai chaque jour dans la capsule, en effectuant la procédure complète, pour arriver à Brooks devant l'US Air Force, prêts à 100 %. L'équipe de Pansold a des idées très arrêtées sur la question : dans le mois qui précède mon

essai de combinaison, je dois respecter très précisément leur programme et faire très régulièrement mes exercices de vélo. Les autres plans d'entraînement sont mis en veilleuse. Mais comment vais-je pouvoir faire du vélo chaque jour ? Je serai un jour dans cet hôtel, un autre jour dans un autre, et les hôtels américains ne sont pas vraiment renommés pour leurs salles de fitness. Christopher trouve la solution : mon ami Richard, qui est resté à Los Angeles, va me dénicher sur place un vélo d'entraînement transportable.

À mon grand étonnement, j'apprends qu'aux États-Unis, Red Bull possède un centre d'entraînement pour ses athlètes, et qu'il est situé à Santa Monica. Ce centre est dirigé par le docteur Andy Walshe, l'équivalent américain de Pansold. C'est chez lui que mon compagnon doit aller chercher mon vélo.

Assis dans le bureau de Walshe en parlant avec lui de tout et de rien, Richard remarque, sur un mur du cabinet, des remerciements signés de stars de football, de base-ball, de ski et de hockey sur glace : « Merci pour l'entraînement ! » ou bien « Merci pour m'avoir aidé à reprendre le sport ». Richard se renseigne alors sur Walshe et apprend qu'il dirige un autre centre de formation d'excellente qualité, où exercent des psychologues sportifs de tout premier plan. Il a travaillé avec les commandos de l'US Navy et il se montre un peu surpris de la demande qu'on lui fait : il est le spécialiste de l'entraînement de pointe aux États-Unis et nous faisons appel à lui simplement pour un vélo ! Tout arrive…

Richard ne perd pas une seconde et demande à Walshe s'il veut bien travailler avec moi, s'il est prêt à me rencontrer à Salzbourg. Walshe est enthousiaste : il connaît notre projet, mais ne savait rien de mes problèmes. Comme il a l'intuition d'une solution psychologique, il conseille d'enrôler un psychologue du sport : Mike Gervais. Lorsque Richard me parle de l'entretien qu'il vient d'avoir avec Walshe, je me sens électrisé.

Peu de temps après, Andy Walshe arrive à Salzbourg et nous faisons connaissance dans le Hangar 7. Dès les premières minutes de notre rencontre, je comprends que c'est exactement l'homme qu'il me faut. Il a de la personnalité et une solide formation, il connaît bien le système de Pansold parce qu'il a étudié le centre autrichien, afin de

pouvoir aménager la même chose aux États-Unis. Il apprécie le travail du chef diagnosticien, mais il sait aussi que les athlètes américains doivent s'entraîner d'une autre façon : « On a besoin d'une *slackline*, de jonglage, et entre-temps, on veut aller avec d'autres athlètes faire du surf. Il y a plusieurs façons d'arriver au but et plusieurs chemins dans la vie. » Apparemment, pour ce qui est de l'entraînement, je suis plutôt de mentalité américaine.

Dans le Hangar 7 où, trois mois plus tôt, nous avions pensé enterrer le projet Stratos, je reprends confiance grâce à Andy Walshe. Nous convenons que je le retrouverai à Santa Monica et que nous passerons le mois qui reste, avant les essais de Brooks, à me préparer psychologiquement. Walshe et moi sommes convaincus que l'entraînement de vélo ne suffira pas à guérir ma phobie de la combinaison. C'est donc avec des sentiments mêlés, mais assez confiants, que je prends l'avion pour Los Angeles.

Avec le plan de bataille d'Andy Walshe, le projet Stratos entre pour moi dans une nouvelle phase. Cela commence par une rencontre avec toute l'équipe à Lancaster. Peu avant la rencontre, Andy me prend à part : « Felix, je vais d'abord parler seul avec ton équipe, puis je ferai un bilan de l'atmosphère avec Mike Gervais. Pendant ce temps-là, tu attendras dehors, de façon à ce que les gens parlent librement, hors de ta présence. Nous devons savoir où nous en sommes précisément et s'ils croient encore en toi. » Il entre ensuite avec Mike dans la salle de conférences où je n'ai pas mis les pieds depuis plus de trois mois.

Après une éternité, Andy et Mike sortent de la salle. Andy m'annonce simplement : « Felix, ici, plus personne ne croit en toi. »

C'est dur à entendre. Walshe m'apprend que selon l'opinion de l'équipe, j'aurais dû passer beaucoup plus de temps avec la combinaison. Ils disent que je me suis laissé vivre, n'évoquent pas mes problèmes et jugent que je n'ai pas assez travaillé. Pour finir, ils auraient même dit : « En quatre semaines, il va devoir réussir à tenir cinq heures dans la combinaison ? C'est impossible ! »

Andy me conseille : « Tu dois d'une manière ou d'une autre rétablir ton autorité de chef d'équipe ; peu importe comment tu t'y prends. Ils ont besoin de quelqu'un en qui ils peuvent croire et toi seul peux

obtenir ce résultat. Tu es l'athlète, c'est toi qui a l'expérience du parachutiste et du base jumper. Sur le plan sportif, tu es encore celui qu'ils admirent pour tes exploits antérieurs. Je ne saurais te dire comment tu vas t'en sortir, mais vas-y et règle ton histoire avec tes gars, pour que les quatre semaines à venir soient positives. »

Je rentre donc dans la salle de conférences et je sais que pour moi, il n'y a maintenant qu'une seule issue : il me faut jouer cartes sur table avec les acteurs clés du projet, je dois les convaincre. Tous sont là : Joe Kittinger, Art Thompson, les techniciens, Mike Todd, l'ingénieur de la combinaison – tous assis du même côté de la table. De mon côté, je vois huit chaises vides. Même Mike, que j'ai toujours considéré comme un ami fidèle et indéfectible, est assis en face, parce que c'est un professionnel et qu'il pense que ce n'est pas une affaire de sensibilité. Il est celui qui m'enfile la combinaison et il ne veut pas être celui qui m'en sortira mort, simplement parce que je ne serais pas suffisamment préparé.

Cet aréopage impressionnant ligué contre moi me cause une déception cruelle. Durant les trois dernières années, je n'ai fait preuve qu'une seule fois de faiblesse : une seule fois, je n'ai pas pu être à la hauteur de celui que j'étais jusque-là. Quant au problème de la combinaison, je ne m'en suis pas encore expliqué devant eux. Ce problème existe comme le vertige, dont on ne saurait rendre coupable celui qui en est affecté.

J'ai lutté pendant trois mois en Autriche contre ce problème, j'ai travaillé dur. Ce que je ne savais pas, c'est que pendant tout ce temps, mon équipe a travaillé nuit et jour au projet alors que moi je me la coulais douce à la maison : c'est du moins ce qu'ils pensent. Maintenant que je suis de retour, je dois leur faire comprendre ma situation. Ils m'ont manifesté leur désaccord en s'asseyant tous – consciemment ou non – face à moi, de l'autre côté de la table. Je suis devant un tribunal et je dois me justifier.

« Les gars, dans les quatre semaines à venir, je vais faire tout ce qu'il faut pour que ce projet se poursuive et réussisse. Je ne vous demande simplement que deux choses : ne pas commencer avant 9 heures du matin et obtenir chaque jour une pause d'une heure avec un repas correct, et non pas le fast-food que vous commandez ici. Le reste

m’est égal. » Que se passe-t-il alors ? Ils sont miraculeusement d’accord et me donnent l’un après l’autre une deuxième chance. C’est Mike Gervais qui prend la parole : « L’équipe est d’accord, mais nous allons commencer par une chose, Felix : mettre le casque. La combinaison et le stress qui va avec viendront plus tard. Nous nous consacrons d’abord exclusivement à cette première étape qui semble déjà difficile pour toi : supporter le casque. » Mike est déjà bien intégré dans l’équipe, et moi je sais maintenant que je peux y retrouver ma place.

Prendre des risques ? Non merci ! Comment je suis devenu base jumper

J’ai toujours été très préoccupé par ma sécurité. Plus on est audacieux, plus il faut prendre soin de soi. Enfant, je n’ai jamais plongé dans un lac sans avoir vérifié auparavant la profondeur de l’eau ou la présence de rochers au fond. Le base jump comporte différents facteurs de danger et il faut être certain de maîtriser les risques liés à la pratique de ce sport. Je n’ai jamais voulu m’en remettre à la chance, préférant de loin me fier à mes compétences, bien me préparer et m’approprier les connaissances indispensables.

Naturellement, il est toujours risqué de sauter de très haut et de quitter la terre ferme, mais pour me protéger, je ne procède pas autrement que pour prendre l’avion. J’apprécie les risques et je regarde les antécédents. Si telle ou telle compagnie aérienne avait chaque année un accident parce que l’entretien était mal assuré ou que les pilotes étaient surmenés, tout homme normal dirait : « Bon, choisissons plutôt une autre compagnie aérienne. »

C’est une préoccupation commune : on ne veut pas trop risquer, on ne veut pas se faire du mal. Mon histoire se situe à un plus haut niveau de risque, mais elle obéit aux mêmes principes. J’ai toujours cherché à apprendre, à tirer des leçons des fautes commises par les autres. J’ai lu beaucoup de rapports d’accident – quelle erreur a-t-il commise ? Pourquoi est-il mort ? Pourquoi celui-ci ou celui-là s’est-il blessé ? Pourquoi l’hélicoptère est-il tombé ? – et j’ai souvent dû me rendre à l’évidence : j’aurais pu faire les mêmes erreurs. Ou bien : la faille aurait pu m’échapper, à moi aussi. Je profitais en quelque sorte des

erreurs des autres. On n'a pas besoin de se tromper soi-même. Cela a toujours été un de mes principes de base et c'est pourquoi, après dix-sept ans de sports extrêmes, je suis toujours en vie.

Durant toute ma carrière, je ne me suis blessé qu'une fois au pied, parce que mon frère ne m'avait pas assisté correctement durant l'un de mes sauts. Je me suis aussi brisé la clavicule gauche dans un accident de deltaplane. J'ai toujours aujourd'hui, à l'intérieur du bras, une plaque de métal fixée avec douze vis. J'étais entièrement responsable de mon accident de deltaplane. J'avais à cette époque une bonne expérience du parapente, et un de mes amis qui faisait du deltaplane me conseilla d'essayer ce type de vol. Nous prîmes donc un vieux deltaplane d'école, pour aller sur une pente d'entraînement. Là, il me dit : « La plupart des gens pensent qu'ils doivent appuyer sur le cadre au départ, alors qu'il faut seulement pointer le nez du delta vers le bas – donc tirer – jusqu'à ce qu'il décolle. » J'ai pour habitude – positive ou négative, c'est selon – de toujours faire ce que l'on m'a expliqué, même lorsque mon instinct me conseille de faire autrement. Je courus donc sur la pente, tirai le nez du delta vers le bas, mais sans décoller. J'allai beaucoup trop vite, trébuchai, tombai en avant, et le trapèze de l'engin me fracassa le bras. Je me ressaisis et pensai : « Ça commence bien ! » Je remarquai presque aussitôt que mon bras ne fonctionnait pas normalement : je pouvais encore remuer les doigts, mais la partie supérieure du bras était hors service. Nous étions quelque part dans un *no man's land,* et il fallut une heure pour que l'ambulance arrive enfin. Mon état de choc cessa bientôt et je commençai à souffrir terriblement. Abruti de médicaments, je fus transporté dans un hôpital de Berchtesgaden. Je me souviens qu'à moitié inconscient, j'aperçus vaguement un appareil radioscopique antédiluvien, un stéthoscope antique et un marteau de bois. Je pensai : « Mon Dieu qu'est-ce que c'est que cet hôpital ? » Ce que je ne savais pas, c'est que les outils autour de moi étaient des ustensiles de l'ancien temps, qui n'étaient là que pour la décoration.

Je demandai à mon ami d'appeler Artur Trost, une de mes connaissances, qui avait réparé le pied fracassé du champion de ski Hermann Meier, après son accident de moto. Je ne voulais pas être opéré dans cet hôpital du Moyen Âge. Trost obtint mon transfert dans

un hôpital de Salzbourg, où l'on m'opéra du bras – une opération extrêmement difficile, parce que le nerf radial était touché. Ce nerf détermine les mouvements de la main ; lorsqu'il ne fonctionne plus, la main reste paralysée. Il fallut maintenir mon triceps avec un écarteur, afin de parvenir à la fracture de mon os interne. Complication extrême d'où je tirai une énième leçon : lorsque tu veux apprendre quelque chose, va dans une école correcte. Mon copain était un bon spécialiste du deltaplane, mais cela ne faisait pas de lui un bon professeur.

Hormis cet accident, je n'ai pas encore eu d'autres fractures. En faisant du moto-cross, j'ai bien eu quelques ligaments froissés, mais tout cela restait sans gravité. Les trois semaines de plâtre qui ont suivi l'opération ont été pour moi une période d'infinies souffrances, un véritable enfer. Songeant toutefois à ce que la base jumper Karina Hollekim avait dû endurer après que, dans un saut de routine, son parachute ne se fut pas ouvert, je mesurai ma chance. Elle en était sortie vivante, mais avec vingt-cinq fractures ; et une fois que les médecins eurent recousu ses jambes, ils durent défaire les coutures : dans les fractures ouvertes, ils avaient laissé des restes de terre du point d'impact, provoquant des inflammations terribles et un redoutable risque d'infection et de gangrène. Dans une telle situation, on est sans doute heureux de pouvoir dormir une nuit complète.

J'ai horreur des blessures. J'ai une sainte horreur de me blesser, ce à quoi il faut ajouter une aversion prononcée pour les hôpitaux ; c'est la raison pour laquelle je suis si prudent. Trois jours cloué dans un hôpital et je deviens fou.

Dès mon début en base jump, j'ai toujours été très prudent. Enfant, j'aimais grimper sur les rochers puis je regardais en bas, en rêvant de sauter ! Ce serait tellement cool, si je pouvais sauter tête la première et arriver en bas intact ! C'est une pensée qui m'a toujours habité – je fais régulièrement ce rêve depuis que je suis petit : je cours en descendant une rue, je fais deux ou trois enjambées, et, d'un seul coup, je décolle et je vole. Tout simplement. Ce rêve, je l'appelle le rêve de ma vie.

Lorsque j'étais gamin, je dessinai des parachutistes. Au début des années 1990, j'ai vu un film où deux garçons s'élançaient et sautaient du haut d'une falaise gigantesque, dans le parc du Yosemite, aux États-Unis. J'étais complètement bluffé.

Après avoir vu cette vidéo, j'ai eu envie d'essayer un jour, le base jump, puis ce projet m'est sorti de la tête ; mais j'étais tout de même un parachutiste dans l'âme. Internet était alors assez peu développé et aucun de nous ne savait vraiment ce qu'était le saut extrême – à plus forte raison la manière dont on devenait un base jumper. Le seul garçon de notre entourage qui eût jamais essayé s'appelait Hans Ostermünchner, de Bad Tölz. Il réparait et vendait des parachutes, et il avait essayé une fois, parce qu'il voulait savoir quelles sensations cela procurait. Une seule fois. Mais dans sa boutique travaillait – comme plieur de parachutes – un Américain qui pratiquait le base jump et qui pouvait donner des cours. Il se nommait Tracy Lee Walker. Je demandai le numéro de téléphone de Tracy à Hans. Il me le tendit griffonné sur un morceau de papier que je gardai presque un an dans mon portefeuille. Sans cette minuscule feuille de papier, je serais resté mécanicien de motos, d'autant plus anonyme que je n'aurais jamais eu l'idée qu'il pouvait exister autre chose dans ma vie. Je n'avais pas d'argent à l'époque et un cours de base jump avec Tracy devait coûter cher. Je ne l'appelai pas tant que je n'eus pas d'argent disponible. Le chiffon de papier était presque tombé en morceaux au fond de mon portefeuille, lorsque je composai le numéro de téléphone que Hans avait inscrit.

J'avais du mal à comprendre Tracy. Il venait du Texas et mon anglais était encore relativement modeste. Tracy ne parlait pas un mot d'allemand, sauf pour dire « *Ein Weißbier, bitte !* »[1]. Aujourd'hui encore, après dix-sept ans passés en Allemagne, il n'en sait pas davantage. C'est un type extrêmement paresseux, vu de l'extérieur, un *looser* complet, venu en Allemagne pour tourner un film de base jump dont il n'est jamais rien sorti. Avec son travail de plieur de parachutes, il gagnait tant bien que mal sa vie, ici et là. Lorsqu'il était arrivé dans la boutique de Hans Ostermünchner pour demander du travail, il n'avait plus une dent dans la bouche. Ostermünchner lui dit : « Si tu veux travailler chez moi, il te faut des dents », et il l'envoya chez un dentiste de ses amis. Tracy reçut de nouvelles dents et il put aussitôt travailler dans la boutique, de façon à rembourser les soins. Tracy, comme il me l'a confié plus tard, n'avait pas eu une enfance heureuse. Sa mère prenait chaque semaine un nouvel ivrogne comme amant et

chacun d'eux avait régulièrement battu l'enfant. Un matin, au réveil, il avait trouvé sur la table de la cuisine un sac de pommes de terre et une lettre de sa mère : elle était partie en abandonnant ses deux fils. Tracy avait été élevé dans une *bad boy school* pour enfants et adolescents, dans des conditions épouvantables. Il avait un passé très lourd, et j'admirais d'autant plus sa disponibilité et son esprit de camaraderie.

À la fin de notre brève conversation téléphonique, il m'invita chez lui. Lorsqu'il ouvrit la porte, je pensai simplement : « Mon Dieu ! À 14 heures, ce type-là est devant moi en peignoir, non rasé, une bière dans une main, une cigarette dans l'autre… Et c'est lui qui va m'enseigner le base jump, l'un des sports les plus dangereux du monde ? » Nous bûmes la bière ensemble et grillâmes une cigarette ensemble, avant de discuter. Il me parla de Jason Rooney, un Australien, qui avait fait des choses complètement dingues : il avait sauté depuis le pont de Sydney et depuis des toits d'hôtel avec le parachute sur le ventre et non pas sur le dos. Autant de choses que je commentais simplement l'une après l'autre d'un « Waouh ! ». Puis Tracy prononça ces mots qui se gravèrent en lettres de feu dans ma mémoire : « Un jour, il est mort. »

Que s'était-il passé ? Avant le saut, tous les professionnels vérifient le vent. Rooney l'avait fait ce jour-là, en jetant des morceaux de papier dans le vide, mais il n'avait pas encore son parachute : il avait perdu l'équilibre, basculé, et s'était écrasé 130 mètres plus bas. « Cela ne se produit pas souvent », dit Tracy, calmement, d'un ton professionnel. « Il voulait être cool, et maintenant il est mort parce qu'il n'était pas cool : c'était un écervelé. » Cette histoire fut pour moi une véritable vaccination : il faut toujours faire attention, toujours réfléchir. Cet Australien avait déjà plus de soixante-dix sauts à son actif, il avait sauté avec une planche de surf – et il était mort en vérifiant le vent, parce qu'il ne portait pas l'indispensable parachute.

Tracy me posa ensuite la question :

« Qu'est-ce que tu voudrais faire ?

— Devenir un bon base jumper, répondis-je, sans savoir ce que cela signifiait précisément.

— Si tu deviens un base jumper, tu dois te préparer à perdre ton métier, ton argent et ton amie. »

Des prédictions épouvantables, mais qui devaient se révéler justes. Après le saut raté avec mon frère, accident auquel je survécus par miracle, je perdais mon travail, je ne gagnais plus rien et peu de temps après mon amie partait elle aussi : tout cela, Tracy l'avait prédit, ce maudit chien.

Nous avons donc commencé la formation. « Tu dois d'abord apprendre ce qui est plus important que tout, déclara Tracy : plier convenablement un parachute. » Puis il me fit plier, plier et encore plier. Il avait étalé son parachute dans sa petite maison et me fit répéter cette manipulation de très nombreuses fois, sans me dire vraiment si j'approchais ainsi de mon premier base jump.

Comme j'étais déjà parachutiste, je n'étais pas trop nul pour le pliage ; il existe quelques différences avec l'équipement de base jump qui me devinrent familières après trois ou quatre essais. Mais Tracy me disait toujours :

« Plie encore une fois !

— Écoute, je sais le faire, maintenant. »

Mais il ne se laissait pas troubler :

« Pas d'histoire ! Nouveau pliage ! »

Une fois, je dus m'interrompre pour aller aux toilettes et revenir ensuite terminer le pliage.

« Tu aurais sauté avec ce parachute ? me demanda Tracy lorsque j'eus achevé la préparation.

— Bien sûr !

— À coup sûr ?

— Je l'ai plié de mes mains et j'en suis sûr à 100 %.

— Félicitations : tu es mort. »

Pendant que j'étais aux toilettes, il avait inversé deux suspentes, ce que j'aurais normalement dû voir à la dernière vérification, mais j'avais pensé : « Là où il n'y avait rien de tordu auparavant, les choses ne se tordent pas d'elles-mêmes ». Il n'y avait aucune raison pour que quelqu'un ait touché à ce parachute. Or Tracy l'avait fait, justement pour voir ! Il peut se passer tellement de choses : une mauvaise blague, un enfant qui joue avec ton parachute dans la pièce, un chien qui tire la sangle d'extraction, etc. La leçon de Tracy était lumineuse : « Toujours vérifier, mon gars ! N'oublie jamais : cela ne fonctionne bien que si tu

vérifies tout. Regarder, regarder, regarder ! Plus tu es prudent, plus tu contrôles les choses, et plus longtemps tu vivras. »

Je suis extrêmement reconnaissant à Ostermünchner d'avoir connu ce type, qui m'a transmis les bonnes leçons au bon moment. Il m'a appris aussi d'autres choses : fumer des joints et boire des bières n'empêchent pas de devenir un excellent base jumper. Et si tu es toi-même précis et que ton maître l'est plus encore, tu ne peux aller que dans la bonne direction.

Où allais-je faire mon premier saut ? Je n'en avais aucune idée. Mais Tracy le savait, naturellement : au Bridge Day, championnat non officiel de base jump, en Virginie-Occidentale. Depuis 1980, le troisième dimanche d'octobre, les meilleurs sauteurs du monde s'y retrouvent, sur le New River Gorge Bridge. Le jour commémore celui de l'inauguration de ce pont, long de 900 mètres, le 22 octobre 1977. Durant le Bridge Day, le pont est totalement fermé à la circulation pour le concours au cours duquel les base jumpers sautent de 267 mètres. En cas d'accident, des bateaux de sauvetage croisent sur le fleuve en dessous du pont. En 1980, il y avait quarante mille spectateurs et, dans les trente dernières années, ce nombre est monté à deux cent mille ! Des centaines de concurrents sautent ce jour-là et Tracy me dit : « Avec les bons, tu vas pouvoir observer quelque chose. C'est le meilleur lieu et le plus sûr pour apprendre le base jump. » Je recommençai donc à plier, plier et encore plier – et un jour, nous sommes partis pour le Bridge Day !

Je me rappelle encore très précisément la soirée qui précéda notre saut. L'hôtel était entièrement réservé aux jumpers. Quel spectacle ! Dans les couloirs, beaucoup de gars étaient assis avec des pizzas et des bières, et fumaient de l'herbe. Je me frayai un chemin jusqu'à ma chambre, en pensant : « Ce n'est pas mon univers, je veux devenir base jumper, c'est la seule chose que j'aie en commun avec ces types. Les palabres, les joints, la bière : ce n'est pas mon style. Je veux sauter en tenue professionnelle de bonne marque, puis raconter mon histoire et vendre une vidéo, dans l'espoir d'attirer l'attention, le soutien financier et de continuer à progresser dans cette discipline. »

Le lendemain, lorsque je vis les concurrents s'entraîner sur le pont et faire des figures acrobatiques, je pensai : « Ça, c'est pour moi ! »

Dans ma jeunesse, à la piscine, j'avais toujours été bon en saut acrobatique. Je me classerais sans problème parmi les dix premiers. Lors de mon premier saut, je comptais donc exécuter un salto arrière. Je racontai cela à mon amie de l'époque, qui nous accompagnait. Le soir, nous étions assis dans un bar, lorsque Tracy entendit parler de mon projet de *back flip*. Mon coach explosa : « Mais qu'est-ce qui te prend ? Je suis ton maître ! Tu peux te sortir cela de la tête tout de suite ! Tu sauteras très normalement, tu feras précisément ce que je te dis, sinon tu n'es plus mon élève, compris ? C'est moi qui décide ce que nous allons faire, pas toi ! »

L'avertissement était clair. Le lendemain donc, alors que j'étais sur le pont avec tous les autres concurrents en attendant mon tour, je me dis : « L'année prochaine, je ne viens plus en touriste, et je ferai mon salto arrière. » C'était du Baumgartner à l'état pur : pas encore un véritable professionnel, mais déjà sur le mode de la compétition internationale ! Ensuite, j'ai sauté très bravement, très gentiment, très normalement, sans salto arrière. Tout s'est passé selon le plan prévu, mais j'arrivai en fait au milieu de la rivière et non sur la rive, comme cela devait se dérouler. Il y avait encore trois ou quatre concurrents devant moi, qui encombraient l'aire d'atterrissage et à qui je devais laisser la priorité, en tant que nouveau venu. Aucune importance ! J'étais quand même heureux : j'avais fait mon premier saut extrême et je savais dorénavant que c'était le sport que j'aimais. Les sensations étaient fabuleuses.

Tracy était content lui aussi, il me dit : « Il y a un autre joli pont à proximité, à Pine Creek ; nous devrions aller le voir. » Au contraire du New River Gorge Bridge, les sauts du haut du Pine Creek Bridge étaient interdits toute l'année. C'était un saut de 70 mètres, pour lequel Tracy resterait en haut pour contrôler l'ouverture de mon pilot chute. J'étais un peu sceptique : ce gars buvait chaque jour un peu plus qu'un petit verre, comment pouvait-il tenir trois ou quatre jours sans être fatigué ? Il prenait aussi du LSD, mais je ne l'ai su que bien plus tard. Et c'est à ce type-là que je confiais ma vie ? C'est lui qui venait me parler de sécurité ?

Je n'oublierai jamais comment il se tint derrière moi, sur le pont. En bas, mon amie attendait, en filmant avec sa caméra vidéo. La veille,

j’avais sauté pour la première fois avec un unique parachute, alors qu’en tant que parachutiste, j’avais l’habitude de me fier toujours à deux parachutes. Il y en avait soudain un de moins, ce qui revenait à renoncer à 50 % de ma sécurité – du moins, c’est ce que je pensais. De plus, comme parachutiste, je n’avais jamais sauté à moins de 1 000 mètres d’altitude. Or hier, il n’y avait que 260 mètres et aujourd’hui, il n’y en a plus que 70 ! Tout alla très vite : je sautai, le parachute s’ouvrit, atterrissage impeccable, vidéo dans la boîte. Et bien que tout se fût parfaitement déroulé, j’étais comme sonné : « *I almost shit my pants !* » notai-je plus tard dans mon journal de bord. Pourtant, je voulus aussitôt sauter une seconde fois, pour avoir aussi une vidéo prise depuis le haut du pont. Retour à l’hôtel, nouveau pliage du parachute, retour à Pine Creek et deuxième saut, le même jour. Je sus que j’étais fait pour le base jump. J’avais sauté une grande hauteur, une petite hauteur, et j’avais fait trois sauts en deux jours : c’était parfait !

Chacun de ces sauts m’avait donné une énergie incroyable. J’étais maintenant complètement libre de ce que je faisais. Je n’avais plus à me soucier d’avoir un pilote ou de l’argent. J’allais simplement sur un pont, je sautais, et je remontais aussitôt, autant de fois que je le voulais et comme je le voulais. Et il y avait des milliers de possibilités pour sauter : antennes radio, ponts, falaises ou bâtiments. Mon rêve d’enfant était devenu réalité : maintenant, je pouvais sauter de n’importe où, comme je me l’étais imaginé, avec rien d’autre que ce parachute sur le dos. L’instant le plus extraordinaire dans le saut, c’est la seconde qui précède le moment où l’on se lance dans le vide. C’est le moment décisif : il est encore possible d’arrêter, après c’est parti. Le poids du corps est sur la surface d’appui, tu te penches en avant, et d’un seul coup tu bascules, tu ne peux plus rien retenir. Une minute plus tard tu es en bas, tu te secoues un peu et tu penses : « J’étais là-haut, il y a une minute. » Tout un monde nouveau s’ouvrait à moi : bien sûr, je ne pouvais pas voler, mais je pouvais tomber en chute libre, sans mourir.

Lorsque j’étais enfant, j’avais lu des bandes dessinées de super héros : Superman était mon préféré, suivi d’assez près par Spiderman. Mais il y avait chez ce dernier quelque chose qui me gênait : c’était ce fil d’araignée qui le suivait partout dans ses vols. Je voulais en fait une cape comme Superman, mais je voyais bien que cela ne fonctionnait

que dans le monde des bandes dessinées. Puis je découvris – dans la mythologie germanique – l'histoire du puissant dieu Thor[2] qui brandit son marteau géant et vole avec lui. Alors Baumgartner junior se dit : « OK, je peux brandir un marteau, je peux le lancer et je vais naturellement voler avec lui ! » Les tentatives échouèrent lamentablement et, à 5 ans, je dus me résoudre à l'évidence : l'homme ne peut vraiment pas voler. Mon rêve s'écroulait.

J'ai fait alors de la magie (mes boîtes de magicien et de Fischer-Technik[3], mes peluches, tout cela est encore aujourd'hui soigneusement rangé à la maison). La boîte de magie m'avait particulièrement stimulé. Lorsque j'étudiais un tour, je m'exerçais d'innombrables fois et j'annonçais ensuite fièrement : « Maman, papa, regardez ce que je sais faire ! » La plupart du temps, ça ne marchait pas. Quelle détresse : « Pourtant, dans la chambre, je l'ai fait tout à l'heure ! Je reviens dans cinq minutes… » Et je m'exerçais à nouveau jusqu'à la réussite (souvent aléatoire).

Pour le parachutisme, je suis allé trouver ma mère. Sa meilleure amie était la compagne d'un parachutiste, Roland Rettenbacher, et tous les deux venaient souvent à la maison. Roland fut mon premier professeur de parachute. Lorsque le parapente arriva, je fus l'un des premiers en Autriche à essayer ce nouveau sport. Comme on n'avait pas besoin d'avion, mais qu'on partait d'une paroi, cette façon de voler était sensiblement moins chère que le saut en parachute. Aujourd'hui, on a du mal à s'imaginer cela : à cette époque-là, nous faisions du parapente avec des parachutes normaux, alors que les équipements actuels sont naturellement beaucoup plus légers. Avec quelques garçons, en ce temps-là, j'allais régulièrement à Lanzarote pour faire du parapente. Je suis resté quelquefois six à sept heures sur la montagne, jusqu'à la tombée de la nuit. Je ne voulais jamais m'arrêter, et je demandais aux gars qui m'accompagnaient d'allumer les phares de la voiture, pour que je puisse trouver le lieu d'atterrissage.

Le base jump balaya tout cela. Les 500 marks payés à Tracy pour ma formation ont finalement été le meilleur investissement de ma carrière, même si cela représentait à l'époque beaucoup d'argent pour moi. Mais il me suffisait maintenant de savoir : si tu as bien fait tes exercices préparatoires, si tu t'es bien positionné au décollage, tu te

sentiras bien. C'était la récompense des leçons de pliage. Avec Tracy, lorsque nous étions allés pour la première fois au Bridge Day, il m'avait demandé de plier mon parachute devant tous les autres professionnels. En tant que débutant absolu, j'aurais pu me vexer, mais je pensais : « Je vais leur montrer ce que je sais faire. » Normalement, j'aurai dû dire à Tracy : « Écoute, on ne pourrait pas faire ça ailleurs ? Ils sont tous là à regarder ! » Au contraire : je pensais que si les autres avaient souvent sauté, cela ne signifiait pas nécessairement qu'ils savaient bien plier. Et ce sentiment de supériorité, je voulais aussi l'avoir, me sentir bien et dire : « Allez-y, les gars, vous pouvez me regarder, il n'y a pas de problème. »

Les épouvantables vidéos que Tracy me montra, lors de notre première rencontre, ne m'effrayèrent pas non plus. Quatre-vingt-dix pour cent des bases jumpers qui apparaissaient sur le film étaient morts plus tard en effectuant un saut. Je me souviens encore très précisément de l'une des vidéos : un gars saute du Hilton de Londres, son parachute se met à tournoyer, et, à cause de ce parachute devenu incontrôlable, il heurte le bâtiment le long duquel il aurait dû voler. Le pauvre type descendait en rebondissant de balcon en balcon. Il était mort à l'arrivée au sol.

Niki Lauda m'avait parlé de sa carrière en formule 1. À ce moment-là, il arrivait encore qu'après un accident sur la piste, un pilote s'arrêtât pour regarder s'il pouvait aider à quelque chose. Devant lui, un jour, un coureur s'était planté dans les glissières de sécurité et Niki s'aperçut que l'une des glissières avait transpercé le malheureux. Il était clair qu'il était trop tard. Celui qui avait alors un accident grave en formule 1 mourait ou bien perdait ses jambes, parce qu'il n'y avait pas d'habitacle de sécurité. Pour Lauda, il restait donc deux possibilités : « Ou bien j'arrête sur-le-champ, ou bien je maintiens l'auto de toutes mes forces sur la piste, sinon je finirai comme ce type, avec la glissière au travers du corps. » En ce qui me concerne, ce furent les vidéos de Tracy qui m'incitèrent à prendre garde.

Je crois que les sportifs couronnés de succès ont beaucoup de choses en commun. Le concurrent de Lauda, James Hunt, faisait toujours sa valise avant de partir pour une course. Moi aussi, je l'ai faite quelquefois, avant certains de mes sauts. Tout ranger, se retourner à la

porte de la chambre et penser : « J’espère bien revenir dans quelques heures, sinon il est mieux que j’ai fait mes bagages moi-même. » Ce travail-là, tu ne peux pas le confier à un ami – même si cela, au fond, ne te sert à rien.

J’ai vraiment ressenti la peur de mourir lorsque je me suis élancé de la statue du Christ Rédempteur, à Rio de Janeiro. Ce fut pour moi une expérience déterminante. On n’a pas idée à quel point on est accroché à la vie, lorsqu’on se sent sur le point de la perdre. Celui qui est très malade et qui va mourir remarque lui aussi combien il tient à la vie : il ne veut pas partir, il veut revoir ses parents et son amie, il veut voir ses enfants grandir, il veut jouir d’un beau dimanche. J’ai perdu de nombreux amis en base jump – presque tous étaient de bons spécialistes.

Je concevais le saut extrême comme une épreuve perpétuelle, à laquelle je me soumettais volontairement. Je me mets en danger, naturellement, mais grâce à ma formation, à ma bonne préparation et à mes compétences, j’allais m’en sortir. Si un touriste sans expérience s’aventure sur un sommet de 2 000 mètres d’altitude sans l’équipement adéquat, il est en grand danger de mort. L’alpiniste chevronné qui gravit une montagne éventuellement quatre fois plus haute, mais qui bénéficie de vingt ans d’expérience et possède le matériel approprié est beaucoup moins en danger que le touriste néophyte.

Il en va de même pour moi. Lorsque je saute, je suis certes en danger, mais je peux l’évaluer aussi précisément que possible, parce que je me suis bien préparé, parce que je suis entraîné et parce que je me connais parfaitement. La peur est donc une compagne de tous les instants, mais elle reste mon amie aussi longtemps que je la contrôle : elle me tient en éveil et affûte ma concentration. Si je perds le contrôle, la panique est mon ennemie mortelle.

Notes

1. « Une bière blanche, s’il vous plaît ! »
2. Dieu de l’orage et du tonnerre (*N.d.T.*).
3. Jeux de construction (*N.d.E.*).

Ruse et mascarade : mon premier record de base jump

Les tours jumelles Petronas, à Kuala Lumpur, ont représenté en 1999 mon premier grand défi en base jump. S'élancer depuis le plus haut bâtiment du monde est un *must* pour tout sauteur extrême : cela vaut infiniment plus que le titre de champion du monde. Les sauts que j'avais réalisés avant celui des tours Petronas étaient de bons sauts, mais sans valeur extraordinaire. Pour ma carrière de base jumper, il était important de chercher des objectifs plus médiatiques.

Les cartes postales destinées aux touristes permettent souvent de sélectionner les meilleurs lieux pour sauter. Tous les lieux où j'ai effectué mes exploits (ou presque) figurent sur une de ces cartes souvenirs. Les Petronas Twin Towers allaient représenter un moment essentiel dans ma carrière, et un projet qui allait m'obliger à trouver de nombreuses ruses.

L'exploit s'est déroulé en plusieurs phases, depuis la recherche de l'objectif jusqu'à l'exécution du saut lui-même, en passant par la planification à Salzbourg. Nous avons eu en tout quatre semaines de travail. Les difficultés ont commencé lorsque nous avons voulu pénétrer dans le bâtiment, à Kuala Lumpur : les tours jumelles ne sont pas un édifice public, mais un immeuble de bureaux privés. À la différence de ce qui se passerait huit ans plus tard, pour mon projet Taipei 101, il n'y avait pas dans ce bâtiment de *sky-restaurant* ou de plate-forme panoramique, que nous aurions pu prendre comme base de départ, déguisés en simples touristes. Nous avons dû espionner la tour de l'extérieur pour trouver d'où je pourrais m'élancer. Pour sauter, il

me fallait passer devant les gardes de sécurité et improviser à l'intérieur de l'immeuble. Ma préparation devait donc être extrêmement minutieuse… et minutée.

En 1999, Red Bull ne pouvait pas encore procurer à tous ses athlètes un cameraman ou un photographe permanent. Ma chance, cette fois-là, était que je m'apprêtais à sauter durant le Grand Prix de Malaisie. Des voitures Red Bull y étaient engagées. Lors des séances d'entraînement, nous avons donc « débauché » un cameraman et un photographe : « Vous venez à Kuala Lumpur, Felix Baumgartner saute depuis les tours Petronas. Vous le filmez et vous revenez ensuite au champ de courses de Sepang. » Il fallait donc non seulement que je pénètre illégalement dans le bâtiment, mais en plus que toute l'affaire soit bouclée à 16 heures, faute de quoi il n'y aurait pas de photos et de vidéos professionnelles, puisque le photographe et le cameraman devaient retourner à Sepang. Or, sans ces preuves, les médias ne parleraient pas de moi.

Il était hors de question d'obtenir une autorisation officielle. À la fin des années 1990, le base jump était encore méconnu. Aujourd'hui, c'est un sport extrême, qui a presque la même valeur que les autres sports, mais en ce temps-là, il était très difficile de faire venir des spectateurs pour assister à ce genre d'exploit. De plus, les télévisions s'intéressaient à moi lorsque je réalisais un saut à la fois spectaculaire et illégal. Lors de mes projets, j'ai toujours essayé de trouver le chemin le plus élégant pour contourner la loi. Il était important pour moi de rester élégant, et en dépit de mon illégalité, je souhaitais manifester un certain respect envers la société où j'allais effectuer un saut. Enfoncer des portes, ce n'était pas mon style. Mon modèle était plutôt celui de James Bond. Intelligent, astucieux, il respecte pourtant un certain ordre des choses et cherche à se frayer un chemin par la ruse et la subtilité, sans être trop brutal – toujours avec la juste mesure.

Élégance et style : telles devaient être les caractéristiques de ce saut extrême depuis les tours Petronas. Je passai donc une semaine entière à espionner les alentours du bâtiment et constatai qu'aux heures de pointe, il y avait entre vingt et vingt-cinq vigiles en action. En uniforme ou en civil, ils étaient facilement repérables, car ils parlaient en permanence… à leur col de chemise (où se trouvait fixé le

micro de liaison avec la centrale de contrôle). Le bâtiment était bien gardé ; rien d'étonnant puisque ce bâtiment était alors le plus haut du monde. Pour moi, il était important de repérer les périodes de pointe et la tenue des employés qui y pénétraient. Il fallait que je me fonde dans la masse.

Le matin, vers 8 heures, des milliers de personnes entraient dans les deux tours : il y en avait tant que les hommes de la sécurité ne pouvaient pas contrôler tout le monde. Je supposai donc qu'il y avait une sorte de règle non écrite et que la sécurité ciblait ceux dont les vêtements et le comportement semblaient inhabituels. Je choisis donc un déguisement, le même que celui que j'avais utilisé deux ans plus tôt lors de mon premier saut d'immeuble, au Swissotel de Chicago : tenue de bureau et attaché-case. Cela me convenait d'autant mieux que je pouvais y dissimuler mon parachute et une petite caméra vidéo, avec laquelle je voulais filmer le parcours depuis le haut du bâtiment. Il n'était pas question qu'un cameraman m'accompagne. À deux, on se fait plus facilement repérer, et il était vraisemblable qu'après avoir filmé mon saut, le cameraman aurait été arrêté, sa caméra confisquée et les images perdues.

Il me fallait un laissez-passer que je devais exhiber à l'entrée du bâtiment. Les gens le portaient autour du cou, accroché à une chaînette. À cette époque, il n'existait pas encore d'appareil électronique ou de scan numérique, mais j'avais quand même besoin de la photographie d'un de ces laissez-passer, pour pouvoir en fabriquer un chez moi. Je me procurai donc un petit appareil photo à déclenchement discret et j'allai parler devant le bâtiment avec un employé ; je lui tendis l'appareil en lui demandant s'il pouvait prendre une photo de moi et de mon ami, et au moment où je lui tendis l'appareil, j'appuyai sur le déclencheur : je pus avoir ainsi une photo du laissez-passer. Je le photocopiai, le retouchai avec Photoshop, l'adaptai à une plaque d'aluminium, et je le suspendis à une petite chaîne classique.

Pendant mes recherches, j'avais constaté que le bâtiment était nettoyé chaque jour : le matin, à l'aide d'une grue équipée d'une sorte de nacelle, quatre laveurs de carreaux descendaient progressivement sur la façade pour laver le verre et l'acier poli. Cette grue géante était

le seul point de départ possible, car le bâtiment en escalier allait en s'élargissant vers le bas. J'imaginai d'abord me faire engager comme laveur de carreaux dans la société de nettoyage. Mais un laveur de carreaux autrichien aurait sans doute paru bizarre : qu'est-ce que ce type a bien pu faire, pour venir nettoyer des carreaux à Kuala Lumpur ? Je renonçai donc à cette idée et dis à mon équipe de prise de vues : « Lorsque vous me verrez monter sur la grue, vous saurez que ça va commencer. Nous aurons une liaison radio, mais je ne peux pas garantir qu'elle fonctionne. Ne braquez pas trop tôt vos caméras et vos appareils sur moi : des objectifs pointés dans une direction précise attirent toujours l'attention. »

Puis le jour dit, je me dirigeai d'un bon pas vers l'entrée, le matin, à 8 heures, au moment du *rush*. Vêtu de mon costume de bureau, j'avais mon attaché-case à la main, un journal sous le bras et mon laissez-passer truqué autour du cou. Je portais une casquette de base-ball avec le logo de la société Sauber, dont j'avais découvert qu'elle louait des bureaux dans le bâtiment. Avec cette casquette, les gars de la sécurité me prendraient pour un collaborateur de l'une des sociétés auxquelles ils devaient leur emploi.

À l'entrée du bâtiment, je me sentis devenir parano : tout le monde semblait me regarder de travers et deviner ce que je préparais. J'étais dans l'état d'esprit d'un braqueur de banque qui commet son premier hold-up. Je cherchais pourtant à paraître aussi indifférent que possible. L'honnête employé qui va au bureau le matin ne regarde pas nerveusement à droite et à gauche, mais marche calmement vers son but ; il gagne chaque matin le même étage, sort de l'ascenseur et se rend à son poste de travail. Je m'efforçai donc de ne pas trop m'agiter et j'arrivai bientôt devant cinq ou six ascenseurs différents. Les uns menaient jusqu'au vingtième étage, les autres atteignaient le quarantième étage. Comme je voulais aller le plus haut possible, j'empruntai naturellement ceux qui menaient au quarantième. En chemin, je dus changer d'ascenseur à plusieurs reprises, ce qui augmentait la difficulté. Enfin, tout en haut, lorsque la porte s'ouvrit, arriva le moment décisif : qui serait à l'accueil ? Un homme de la sécurité ? Un directeur de société ? Un chef de bureau ? Est-ce que quelqu'un m'adresserait la parole ? Heureusement, il n'y avait

personne, les couloirs étaient vides. Les derniers étages paraissaient ne pas avoir été loués, sans doute parce que les bureaux y étaient très chers. C'était une chance, je pouvais me déplacer sans être dérangé. À l'extrémité du couloir, de l'étage le plus haut, j'atteignis une porte de verre qui ne s'ouvrait pas. Il me restait à emprunter l'escalier de secours, qui devait normalement se trouver derrière l'une des portes de cet *open space*. J'en ouvris de nombreuses : l'une cachait un transformateur électrique, l'autre une pièce de service, la troisième une installation de climatisation, etc. À l'autre extrémité du couloir, un petit escalier conduisait à une sorte de lucarne : ce devait être l'accès au toit ! Avant d'ouvrir la lucarne, je savais que je touchais au but, j'étais au kilomètre 38 de ce marathon de voleur. Si je pouvais sauter maintenant et m'en sortir sans être pris, je deviendrais l'homme qui a sauté depuis le plus haut bâtiment du monde, et la société Red Bull saurait qu'elle avait misé sur le bon cheval. Nous pourrions alors planifier l'action suivante. Le chemin vers cette lucarne fut un concentré de stress : tout cela allait-il marcher ? Tout cela n'était-il pas trop hollywoodien ? Des scénarios comme celui-là, on n'en voyait qu'au cinéma… Tout s'est bien passé. Au cours des quinze années qui ont suivi, j'ai toujours remarqué que la réalité et la fiction se ressemblent parfois.

Les gens pensent toujours que le saut est la plus grande épreuve. Mais c'est surtout la peur de devoir renoncer qui me stresse. La peur de mourir, je ne l'ai pas eue non plus à Kuala Lumpur, parce que j'étais parfaitement préparé. J'avais plié moi-même mon parachute, comme Tracy me l'avait enseigné ; j'étais un bon parachutiste, un base jumper confirmé. J'étais déjà champion du monde et je m'attaquais maintenant au plus haut bâtiment du monde : il y avait une sorte de suite logique. Il se passerait quatre ou cinq ans avant qu'un plus haut bâtiment ne soit construit. J'aurais la paix pendant ce laps de temps, qui correspondait à la durée d'une olympiade. On sait bien qu'on reste champion olympique pendant quatre ans, c'est seulement après qu'on redevient un concurrent qui doit faire ses preuves.

Toutes ces réflexions passèrent rapidement dans ma tête lorsque j'ouvris la dernière lucarne, au sommet des tours jumelles Petronas. Mais de nouveau, je n'avais aucune idée de ce qui se trouvait derrière.

Les laveurs de carreaux, en train de prendre leur casse-croûte ? Je m'y étais préparé : j'avais de l'argent sur moi, à peu près la somme qu'un laveur de vitres peut gagner pendant un an, en Malaisie. Et si, malgré cet argent, ils filaient prévenir la police, il me resterait encore assez de temps pour sauter. J'ouvris prudemment la lucarne, jetai un œil et m'assurai qu'il n'y avait personne sur le toit. Je me hâtai de trouver la grue, mais je ne vis aucune nacelle à proximité ; je supposai que les laveurs étaient quelque part plus bas sur la façade. Très bien.

Je n'avais pas encore établi la liaison radio avec mon équipe au sol. Je ne savais pas si j'étais déjà recherché par la police ou si ladite équipe avait déjà été arrêtée. Arrivé sur la grue, j'établis la liaison : « On y va, les gars ! » Je laissai sur la terrasse mon attaché-case, avec un petit mot gentil pour le personnel de sécurité : « Merci pour le saut ! » Je l'avais écrit sur un morceau de papier que je filmai rapidement. Je n'avais guère de plaisir à filmer : je voulais simplement sauter aussi vite que possible, mais je dus trouver un compromis et faire les vues les plus importantes sans perdre de temps. De quoi as-tu besoin pour raconter l'histoire ? Pour parvenir à ton but ? Qu'est-ce qui est superflu ? Je trouvais extrêmement difficile de définir la bonne mesure. Le régisseur en moi disait : « Hé, Felix, tu as besoin de ces vues et de ces moments filmés ! » Dans le même temps, le base jumper s'impatientait : « Mec, ne perds pas trop de temps avec le film. Les gens de la sécurité sont peut-être depuis longtemps à tes trousses ! »

Caméra bien attachée au bras et parachute bien équilibré sur le dos, je grimpai sur la grue et m'apprêtai à sauter. La flèche de cette grue, d'abord large, allait en se rétrécissant. Je repérai devant moi une flaque d'huile provenant sans doute d'une conduite non étanche et je stoppai. Je ne voulais pas tomber dans les deux derniers mètres : cela ne m'aurait servi à rien. J'ai toujours agi ainsi : d'un côté, cet ego surdimensionné, qui cherche à se mettre en scène ; de l'autre, la sagesse de me retenir au bon moment et de me dire : « Hé, là, tu vas trop loin, cela met ta sécurité en danger. »

Les techniciens de prise de vues confirmèrent mes prédictions. Ils m'avaient vu lorsque j'étais monté sur la grue. Il y avait plus d'une heure que j'étais parti du bas, au moment où ils m'avaient repéré. Au lieu de me saluer joyeusement, le photographe émit alors des désirs

particuliers : « Quand tu sauteras, tu pourrais ouvrir ton parachute au-dessus de la passerelle de liaison entre les deux tours ? Ce serait extraordinaire, parce que c'est là que se trouve la partie caractéristique du bâtiment. » Admirable ! Tout s'était bien passé, j'étais sur le point de sauter et chacun se serait réjoui de me voir simplement ouvrir le parachute, mais le photographe en voulait davantage. Naturellement, il avait raison : il faut toujours les bonnes images et les bonnes vidéos pour que l'histoire soit réussie.

Cela m'a toujours permis de faire la différence avec les autres base jumpers depuis le début de ma carrière : je livrais, en même temps, l'exploit et les prises de vues. C'est aussi pourquoi – revers de la médaille – je ne ressentais jamais de plaisir total : j'avais trop de choses à faire pour jouir du saut que j'accomplissais. Mais c'est aussi la raison pour laquelle j'ai pu continuer et vivre de ce métier. Une grande société n'a rien à faire d'un simple amateur d'adrénaline, elle veut un professionnel qui cadre avec son image de marque et qui satisfait aux exigences qu'elle lui impose. C'était pour moi une ligne de conduite très claire, et je me l'étais fixée de très bonne heure. Mon objectif n'était pas d'avoir vingt partenaires différents, mais deux ou trois grandes sociétés. Avec vingt sponsors, tu es une colonne Morris : plus personne ne sait pour qui tu travailles réellement. Les sportifs qui ont vingt sponsors sont très demandés, mais les firmes les paient trop peu, si bien qu'ils ont besoin de vingt financements pour pouvoir s'en tirer.

Je sautai, ouvris mon parachute au-dessus de la passerelle comme le photographe l'avait demandé, et lorsque j'atterris en bas, j'entendis les coups de sifflet des hommes de la sécurité. J'eus l'impression qu'ils n'avaient pas compris que j'avais sauté du bâtiment. Je me faufilai derrière une palissade de chantier et dus respirer un peu, pour faire tomber le taux d'adrénaline, puis j'appelai Thomas en Autriche. L'équipe attendait chez Red Bull et savait déjà tout : « Nous avons aujourd'hui ou bien une histoire phénoménale, ou bien une arrestation, ou bien un athlète mort. » Il y avait environ quinze à vingt personnes qui connaissaient mon projet. Ce genre d'action était rare à l'époque, nous étions encore au temps des pionniers et des chercheurs d'or :

chaque pépite nous mettait en joie et les tours jumelles Petronas étaient pour nous des pépites de grande valeur.

Pour finir, je rentrai à pied à l'hôtel Mariott où Tracy m'attendait. J'avais roulé le parachute et je l'avais placé dans mon *stash bag*, un sac léger qu'on peut porter sur le dos. Je m'étais entraîné à ranger mon parachute dans ce sac au moment où il tombe au sol. Il suffit de saisir les suspentes, d'enrouler le parachute dedans et de le compacter sous le bras, puis de le bourrer dans le sac, pour enfin boucler la sangle. Alors, il n'y a plus de base jumper, mais un employé avec un sac à dos. Le personnel de sécurité serait occupé à chercher un parachutiste avec son harnais, et quelqu'un de très tranquille passerait devant eux, avec un petit sac sur le dos. Ils lui demanderaient tout au plus : « Vous n'avez pas vu un parachutiste ? » Et je pourrais à ce moment-là leur répondre : « Mais si, il vient juste de passer devant moi en courant. »

Ruse et mascarade : tels étaient mes principes pour parvenir à mes fins. Me rendre invisible tel un caméléon ou bien me glisser dans les rôles les plus divers. Pour le projet Petronas, j'avais eu plusieurs idées : un costume d'homme d'Église, une chaise roulante, ou un plâtre qu'on peut facilement démonter et remettre en place. Tout cela pour déjouer la vigilance de la sécurité. Au fil des ans, j'ai vu de nombreuses ruses au cinéma et je me suis constitué un petit répertoire de déguisements. C'est aussi du cinéma qu'est venue l'idée de tirer avec une arbalète une corde par-dessus le bras de la statue du Christ Rédempteur à Rio, afin d'y grimper. Je me suis inspiré du film *Rock* avec Nicolas Cage.

Revenons à Kuala Lumpur. Tout avait parfaitement fonctionné, mais il s'en était fallu de peu. Après le saut, je restai avec Tracy quelques jours à l'hôtel Mariott et je ne pus me retenir de sauter quelques fois la nuit, depuis le toit de l'hôtel. Il y avait alors un chantier aux deux derniers étages et je pouvais donc parvenir sans trop de problèmes à mon point de départ. Cent cinquante mètres de haut, c'était un joli saut, quoique sans photographies. À minuit, nous nous retrouvions là-haut, fumions une cigarette, puis je sautais et une fois en bas, je repliais le parachute sous mon bras et passais devant la réception. Il est même arrivé que le garde m'ouvre la porte en me gratifiant d'un « *Hello Mister Baumgartner* ». Mais la nuit du troisième saut, il y avait

un nouvel employé de la sécurité qui s'affola et appela la police. Tracy et moi prîmes la fuite dans une ruelle adjacente et nous essayâmes de nous cacher dans les toilettes publiques. Comme c'était la seule cachette possible, nous fûmes rapidement découverts et embarqués au poste. Avec l'aide d'un interprète, nous avons longuement discuté, aiguillonnés par la crainte que l'histoire des tours Petronas ne fût dévoilée. Dans notre détresse, nous avons raconté n'importe quoi : par exemple, qu'en Autriche, tout le monde avait le droit de sauter du toit d'un hôtel, à la condition expresse d'atterrir sur le parking de l'hôtel en question ; nous n'avions pas pensé qu'il en allait autrement à Kuala Lumpur, sinon nous n'aurions pas sauté, bien évidemment. Après quelques discussions, les policiers nous dirent : « OK, signez ces trois feuilles et nous vous laissons libres. » Mais comme les feuilles étaient vides, je demandai : « Comment puis-je signer cela ? Il n'y a rien d'écrit dessus. » Réponse de l'employé : « Bon, moi, j'ai besoin de trois heures d'écriture pour remplir chaque page. » Attendre de nouveau neuf heures au poste de police, après les six heures que nous y avions déjà passées ? La perspective n'était guère séduisante. Je signai les feuilles vides et l'on nous libéra. Mais je pris aussi la ferme résolution de ne plus sauter à l'avenir que depuis les toits d'hôtels… en Autriche.

Le Christ de Rio : une image pour l’éternité

J’ai toujours choisi seul mes projets de saut même si, parfois, des amis me signalaient un pont intéressant ou un bâtiment particulièrement approprié. Quelquefois, Red Bull me faisait des propositions comme ce fut le cas pour le saut depuis la statue du Christ Rédempteur, à Rio de Janeiro. Cela se passait en 1999, exactement huit mois après mon exploit des tours Petronas, à Kuala Lumpur. Le nouveau directeur marketing de Red Bull au Brésil devait recruter des sportifs pour réaliser des actions médiatiques dans le pays. Il déclara un jour : « Notre symbole national ne serait-il pas un objectif pour ce Felix Baumgartner qui a sauté depuis les tours Petronas ? »

Les Twin Towers de Kuala Lumpur et la statue du Christ de Rio ont à première vue peu de choses en commun, mais ils m’ont posé exactement le même problème : comment arriver là-haut ? Le directeur du marketing s’était procuré des plans de la statue – haute de 38 mètres avec son piédestal – et connaissait l’existence d’un escalier d’accès pour le service de nettoyage qui s’occupait deux fois par an de la sculpture. L’entrée menant à cet escalier était fermée par une porte cadenassée ; on aurait pu faire sauter le cadenas avec une barre de fer, mais ce n’était pas très élégant. D’autant qu’il s’agit d’une statue sacrée qui symbolise pour les Cariocas la foi et le bonheur, et dont les bras ouverts (sur 28 mètres d’envergure) évoquent la chaleur de l’accueil que les Brésiliens réservent à leurs visiteurs. Nul n’aurait été vraiment content si j’en avais gagné l’accès de manière violente. J’eus donc l’idée de quelque chose de sportif, une sorte de petit triathlon

original : tir à l'arbalète, escalade artificielle et saut extrême. L'idée d'accéder au bras de la statue grâce à une arbalète m'est venue, comme je l'ai dit, du film *Rock*. On y voit, au début, une scène dans laquelle la clôture d'un complexe de haute sécurité est franchie grâce à des filins d'acier et des grappins, expédiés par arbalète. Il fallait naturellement trouver autre chose qu'un câble d'acier, pour ne pas endommager la sculpture.

Je devais d'abord vérifier si je pouvais utiliser une arbalète. J'étais encore en Autriche à ce moment-là et je dénichais une boutique qui vendait ces armes. J'avais entendu parler d'une association d'arbalétriers, à proximité de Salzbourg, et c'est là que je demandai l'adresse de l'armurier chez qui ils achetaient leur matériel. Lorsque j'expliquai au vendeur ce dont j'avais besoin, il me regarda immédiatement comme si j'allais lui mettre une pomme sur la tête ! Je lui ai demandé une arbalète dont le carreau pourrait parcourir 60 mètres en tir balistique, moitié en montée, moitié en descente, avec une corde attachée. L'armurier pouvait évidemment m'en procurer une, mais sans me garantir que le carreau pourrait franchir cette distance en conservant ses qualités de vol. Le poids que le carreau aurait dû tirer était vraiment lourd. La question suivante fut donc : que pouvons-nous mettre à la place de la corde ?

Je commandai l'arbalète et je fis mes premiers essais avec une corde ordinaire : échec total ! La corde ne se déroulait pas assez vite et freinait le trait. Je réalisai l'essai suivant avec des cordelettes de store, minces mais très solides, lovées sur le sol en rouleau : le déroulement freinait aussi le carreau, après un vol très court. J'essayai ensuite d'autres types de corde, mais sans succès. Un soir, j'étais assis par hasard avec un pêcheur, à boire une bière, et il me parla d'une corde en Nylon très fine, vendue en bobines et qui se déroulait avec une extrême facilité : ce pêcheur l'utilisait pour pêcher à l'arc. Dès le lendemain, je me rendis dans un magasin d'articles de pêche et j'achetai trois bobines de cette corde miracle, particulièrement mince et très souple. J'aménageai l'arbalète et le carreau et entrepris aussitôt un essai : la corde se déroula en sifflant, presque à la verticale, et le carreau retomba, après un vol parfait, à quelques mètres de moi. Le premier problème était donc résolu, mais je pouvais difficilement

grimper sur la statue à l'aide d'une cordelette de pêche : il me fallait une solide corde d'escalade de 11 millimètres. Le bras de la statue large de 2 mètres signifiait que la corde fixée à l'extrémité du fil de Nylon devait aussi pouvoir supporter un certain frottement. Je me procurai donc une corde de 3 millimètres, résistant à l'abrasion, mais elle était aussi trop mince pour l'escalade. Pour finir, avec cette cordelette, j'attachai au carreau de l'arbalète les 60 mètres de corde d'escalade dont j'avais besoin pour me hisser sur le bras du Rédempteur. À cette fin, il me fallait aussi deux poignées bloquantes Jumar et deux étriers – comme les grimpeurs Alexander et Thomas Huber pour leurs escalades rapides, à cette différence près que je ne progresserais pas sur une paroi, mais dans le vide, à la verticale du bras du Christ. La théorie était au point, il ne restait plus que les travaux pratiques. Je cherchai dans Salzbourg des grues de chantier d'environ 30 mètres de hauteur, pour expérimenter mon plan au moins une fois en conditions réelles. Un soir, dans l'obscurité, je tirai des flèches au-dessus d'une grue de ce type : les promeneurs ont dû se demander ce soir-là ce que pouvait faire cet hurluberlu tirant dans la nuit avec son arbalète noire.

Après que le tir au-dessus du bras horizontal de la grue eut réussi cinq ou six fois, je montai un peu sur la corde avec les bloqueurs, afin de m'entraîner et de mesurer l'effort qui me serait nécessaire pour effectuer la montée réelle. C'était épuisant, mais avec mon expérience de grimpeur et ma bonne condition physique, c'était faisable. Le plan audacieux, d'allure hollywoodienne, commençait vraiment à prendre corps.

Restait encore un obstacle bien plus grand celui-là : comment allais-je passer la douane brésilienne avec mon arbalète de compétition ? Je n'en avais pas la moindre idée, de même que j'ignorais les formalités d'importation. Je demandai des conseils à un ami qui travaillait dans une maison d'import-export. Il me dit : « C'est une arme, elle restera tranquillement à la douane. Et pour la sortir, ça risque de prendre du temps. » Ce n'était pas vraiment ce que je voulais entendre. Acheter une arbalète au Brésil ? On pouvait effectivement acheter des arbalètes à Rio, mais aucune n'aurait été assez puissante pour mon projet. Il fallait donc que j'apporte mon équipement. Mais comment ? Je

m’adressai une fois encore à l’armurier : « Comment procéder pour que mon arbalète puisse être acceptée à destination d’un concours international ? Quels documents faut-il avoir avec ce genre d’arme ?

— Vous devez être inscrit à l’Association autrichienne des archers, membre d’une société de tir officielle et titulaire d’une autorisation spéciale. »

Cela demandait trop de temps. Après tout, un douanier brésilien n’avait sans doute que peu d’idées de ce que pouvait être la carte d’un sportif autrichien pratiquant le tir à l’arc. Il me suffirait donc d’une photocopie ou d’un faux, comme le laissez-passer que j’avais bricolé pour les tours Petronas, pourvu que le document eût une allure suffisamment officielle – et une invitation à un concours local d’arbalétrier ferait aussi très bien dans le tableau. Muni de toutes ces pièces et de trois valises, je partis pour Rio. À l’arrivée, comme je m’y attendais, je fus extrait de la file et emmené dans un local où l’on me demanda ce que je comptais faire avec cette arbalète dans mes bagages : « Je suis tireur sportif et je me rends à une compétition internationale d’arbalète. Voici mon invitation et l’autorisation qui me permet d’emporter mon équipement avec moi. » Le douanier alla chercher trois ou quatre de ses collègues, qui parurent tous extrêmement décontenancés. « S’ils confisquent l’arbalète, pensai-je, tout le projet tombe à l’eau, avant même d’avoir commencé. » Mais le douanier finit par dire : « OK ! » et tamponna mon autorisation. Alléluia ! Ensuite, il me demanda d’ouvrir ma deuxième valise, celle avec les parachutes, et écarquilla à nouveau les yeux en découvrant tout ce matériel :

« Ça aussi, ça vous appartient ?

— Oui, répondis-je, je veux effectuer quelques sauts en parachute. Je suis également parachutiste.

— Ah bon, alors tout va bien ! »

Arriva enfin le tour de la dernière valise, avec l’attirail d’escalade. Le douanier pensa certainement : « Qu’est-ce que c’est que ce lascar ? » Heureusement, il ne lui vint pas à l’idée que le contenu des trois valises pouvait appartenir au même projet et il me laissa passer… avec armes et bagages. Bientôt, couvert de sueur, j’étais dans un taxi, en route pour l’hôtel. Gagné : l’équipement était sur place.

En arrivant, je voulais tout de suite observer la statue. En fin de compte, je ne l'avais pas encore vue en vrai, avec mes yeux de base jumper. Sur Internet, j'avais appris que le Christ Rédempteur se trouvait à peu près à 700 mètres au-dessus du niveau de la mer et toutes les images que j'avais me montraient qu'il y avait effectivement 700 mètres à sauter avant de toucher l'eau. Mais qu'en était-il en réalité ? Un taxi m'emmena au Corcovado, la colline sur laquelle se dresse la statue. Le Christ Rédempteur apparut bientôt, avec une présence et une aura mille fois plus spectaculaires que tout ce que les images m'avaient laissé supposer. Depuis la route en lacets, je me rendis compte très vite que la situation n'était pas du tout celle que j'avais imaginée : le bras du Christ s'étendait largement au-dessus de la plateforme des visiteurs. Arrivé en haut de la statue, je courus à la balustrade. Aux quatre coins de la plateforme, d'immenses projecteurs éclairaient la statue de nuit. Cette balustrade devint alors un grand obstacle : il fallait que je la dépasse pour pouvoir sauter. Tracy, qui m'accompagnait, regarda vers le haut et me dit que la paume de la main était placée très exactement au-dessus de la plateforme. Quel choc : les 700 mètres envisagés pour le saut se réduisaient d'un coup à 29 mètres seulement. Personne n'avait encore sauté d'une hauteur de 29 mètres avec un parachute à déclenchement retardé. *Veni, vidi, vici ?* Il n'en était guère question et tout cela ne me paraissait pas très prometteur pour le moment. Mon plan était mort-né, mais j'avais déjà cette image en tête : moi sur le bras du Christ… Il fallait trouver un nouveau plan.

Red Bull devait être informé. Thomas Überhall me dit :

« Si c'est vraiment trop dangereux, inutile de le risquer. Rentre à Salzbourg !

— Vous devriez être ici et voir le Christ, répondis-je, vous ressentiriez sa majesté ! Si cela ne marche pas, je rentre à la maison, mais accordez-moi encore une semaine de répit, pour essayer deux ou trois choses. J'ai une autre idée, mais je ne sais pas si elle va fonctionner. » Je voulais tenter quelque chose avec mon pilot chute.

Il s'agit d'un petit parachute, une sorte de parachute de secours. On le sort au départ, on le lance en l'air et lorsqu'on a atteint une certaine vitesse, il se déploie et tire à son tour le parachute principal hors de son

logement. Pour des sauts à très faible hauteur, on prend un pilot chute très large, parce qu'il lui faut engouffrer l'air rapidement, mais avec un saut de 29 mètres de hauteur seulement, je me serais écrasé sur la plateforme des visiteurs bien avant que le parachute ne se soit ouvert. Je savais donc que je devais attacher le pilot chute dès le début du saut, afin que mon vrai parachute s'ouvre aussitôt après le départ. Il me fallait d'abord trouver un point d'attache pour ce pilot chute, suffisamment solide pour garantir l'ouverture du parachute, mais pas assez pour supporter le poids de mon corps, sinon je ne pourrais pas sauter et resterais accroché avec mon parachute à la main du Christ : une belle image, certes – mais pas exactement celle que je désirais. La police pourrait alors en toute tranquillité me photographier avant de m'arrêter. Il fallait absolument que je fasse un essai. Nous avons cherché un pont, de préférence au-dessus de l'eau, pour pouvoir mesurer combien de temps il faudrait avec un pilot chute attaché pour le déclenchement du vrai parachute. Le pont le plus bas d'où j'avais sauté était le Mangfallbrücke, sur l'autoroute Munich-Salzbourg. Il y avait environ 70 mètres de hauteur, et j'étais alors accompagné par mon professeur Tracy. Il tenait le pilot chute, tirait l'extracteur et me laissait sauter. Mais sur la main du Christ, je serais seul. Le représentant de Red Bull au Brésil nous recommanda le pont Niterói. Il s'élevait à 72 mètres au-dessus de l'eau. J'irais là-bas en taxi, je fixerais mon pilot chute sur la balustrade du pont, je filmerais le saut et mesurerais la rapidité avec laquelle s'ouvrirait le parachute. Il me fallait quand même un lien assez fort pour fixer le parachute. Tracy conseilla les sacs-poubelle : « Plus on les roule, plus ils sont résistants », me dit-il. Ma vie dépendrait en fin de compte de la solidité relative d'un sac-poubelle ! Nous testâmes donc la résistance de différents sacs-poubelle dans une salle de fitness. Les suspentes du parachute ont 5 à 6 mètres de long, ce qui revient à dire que la chute libre occuperait à peu près cette distance, et il y aurait 80 kilos de poids à l'extrémité des suspentes. Pour finir, nous trouvâmes qu'un enroulement de cinq unités donnerait les meilleurs résultats.

Ensuite, il nous fallut savoir où je devais atterrir lors de mon saut depuis le pont Niterói. Dans l'eau ? C'était trop risqué. Cela dure une éternité avant de repêcher le parachute et si la police m'arrêtait lors de

ce saut totalement illégal, elle confisquerait le parachute et m'incarcérerait. Il était donc préférable d'arriver sur une barque et de disparaître en restant hors d'atteinte. Nous décidâmes de ne pas mettre le batelier dans la confidence, mais de lui dire simplement que nous voulions faire quelques prises de vues sous le pont. Par bonheur, Tracy avait été pilote de bateau (sur le Mississippi), il s'y connaissait bien et savait comment placer l'embarcation pour obtenir les meilleures photographies. Le bateau que nous avions loué au port avait une sorte de plateforme à l'avant, sur laquelle j'allais pouvoir atterrir. Tracy positionna lui-même le bateau sous le pont. Le batelier était un peu en colère, parce qu'il aurait voulu manœuvrer lui-même.

En haut, arrivé à la moitié du pont, il me fallait convaincre un chauffeur de taxi de me laisser descendre, ce qu'il n'aurait pas accepté si cette demande (même courtoise) venait d'un base jumper dans l'illégalité totale. Je fixai donc mon parachute sur mon dos, enfilai une veste par-dessus et arrivé au milieu du pont, je criai soudain : « Arrêtez-vous immédiatement, je suis malade, je dois vomir. » La formule était magique et le chauffeur s'arrêta immédiatement. Je lui payai le prix indiqué au compteur, je le remerciai, je sortis et courus jusqu'au parapet pour attacher mon parachute avec les sacs-poubelle enroulés, non sans remarquer la colonne d'automobiles qui s'était formée : les conducteurs voyaient que je portais un parachute sur le dos et ils savaient que j'allais sauter. Ils me crièrent quelque chose en portugais qui était comme un signal de départ. Je regardai en bas, j'appelai Tracy, qui devait laisser le bateau tourner, puis je sautai. Après un atterrissage parfait, le batelier remit aussitôt les gaz.

L'essai avait été très divertissant, surtout à cause du numéro que j'avais joué au chauffeur de taxi. De retour à l'hôtel, nous regardâmes la vidéo de mon saut – c'était bon – et nous fîmes quelques calculs. Le parachute s'était ouvert 1,5 seconde après mon départ. Sur une hauteur de 29 mètres, il ne me resterait donc plus que 2,5 secondes avant de m'écraser sur la plateforme. En clair, je n'avais qu'une seconde de battement pour sauter depuis la main du Christ. Ce n'était pas beaucoup, mais une seconde est une seconde. En formule 1, c'est presque une éternité, et pour notre projet, cela signifiait que le saut

était réalisable. J'appelai rapidement Thomas et je lui dis : « Ça va être difficile, mais ça peut marcher. »

Pour le saut, il nous restait deux possibilités : la première était de monter sur la statue pendant la nuit. Vers 20 heures, la plateforme est fermée aux touristes puis surveillée par une équipe de la sécurité. Nous pouvions les tromper. Nous allâmes un soir sur place, en jouant les touristes. Un garde sortit de sa cabane tandis que son collègue – celui qui était armé – demeurait assis à l'intérieur. Les deux hommes ne firent guère attention à nous. Par la même occasion, nous regardâmes le terrain qui se trouvait au-dessous et autour de la plateforme. Le Corcovado est à l'orée de la forêt tropicale de Tijuca ; la statue est entourée de frondaisons épaisses – pleines de bêtes sauvages et de serpents – qu'on ne peut pénétrer qu'avec une machette. Autant dire que le chemin d'accès n'était pas commode.

Restait donc la seconde solution : nous montions en début de soirée, nous nous cachions dans la jungle pendant que les touristes étaient encore sur la plateforme puis nous attendions la fermeture des lieux. Il est peu vraisemblable que les gens de la sécurité passent au peigne fin les fourrés alentour. Le lendemain matin, avant que la plateforme des visiteurs n'ouvre, à 8 heures, nous entrerions en action.

La réussite du projet imposait d'excellentes conditions météorologiques. Pour un saut de 29 mètres de hauteur, il ne fallait absolument aucun vent qui risquerait de faire dévier mon parachute. Il ne devait pas non plus pleuvoir : la surface de la statue du Christ est en stéatite, une pierre lisse autonettoyante, mais qui devient extrêmement glissante avec l'humidité. S'il pleuvait, ne fût-ce qu'un peu, il n'était plus possible pour moi de sauter, parce que je n'aurais pas pu me déplacer en sécurité sur le bras de la statue.

Un autre point d'importance était l'hélicoptère. Nous en avions absolument besoin pour nos prises de vues. À la différence de ce qui s'était passé avec le chauffeur de taxi sur le pont de Niterói, nous dûmes mettre le pilote de l'hélicoptère au courant de notre plan. Nous en trouvâmes un qui avait déjà travaillé avec Red Bull et pour qui l'illégalité n'était pas vraiment un problème.

Par une soirée sans vent, nous montâmes au Corcovado : Tracy, deux cameramen d'une grande chaîne allemande, deux photographes,

deux assistants locaux et moi. Nous étions cachés dans la jungle et je dis : « Silence, les gars ! Pas de cigarette, pas de lumière, la tête sous les feuilles, et silence ! » Nous devions partir vers 4 ou 5 heures : pour les prises de vues, il fallait naturellement attendre le lever du soleil.

La nuit dans la jungle fut une horreur, au milieu des insectes et des serpents de toutes sortes, entourés de bruits parfaitement effrayants. Nous ne pouvions pas jouer aux cartes ni avaler quoi que ce soit ; nous n'avons pas fermé l'œil de la nuit. Nous nous étions installés sur des branches obliques et pour ne pas tomber, nous étions attachés avec des ceintures. Nous avons passé ainsi la moitié de la nuit, jusqu'à l'arrivée de la pluie, vers 2 heures : c'était le bouquet ! Un saut par temps de pluie était impensable. Les cameramen – qui n'étaient guère habitués à ce genre de défi – commencèrent à grogner : « Et dire que pour une merde pareille, nous ne serons même pas payés ! »

Le même scénario d'horreur se répéta quatre ou cinq fois : départ le soir à 6 heures, le lendemain matin retour à 8 heures, trempés. Un jour, nous prîmes davantage de sacs pour nous protéger de la pluie tropicale. Nous étions coiffés de ces sacs noirs, percés de trous pour nous permettre de voir et de respirer. Ces souvenirs sont gravés dans ma mémoire : il fait froid et humide, je suis accroché à un arbre, j'ai mal, et je sais déjà que ça ne marchera pas.

Puis il y eut aussi des problèmes d'argent. Les cameramen, pour une raison inconnue, n'avaient pas touché d'avance et menaçaient de boycotter le projet : « Tant que nous n'aurons pas d'argent, nous ne tournerons pas. » Or ce jour-là était idéal, sans aucune goutte de pluie, mais je n'avais plus d'équipe caméra. J'allai trouver le responsable des techniciens à Rio, je lui parlai de mon projet et cherchai à lui faire partager notre enthousiasme. Il comprit vite, fit venir les cameramen et leur accorda un supplément pour ces conditions de travail difficiles. L'équipe fut de nouveau soudée. Une fois de plus, la psychologie (et l'argent) avait été décisive. La nuit suivante, nous étions assis une nouvelle fois dans la forêt vierge, à l'abri de nos sacs-poubelle. Vers 2 heures, comme il n'y avait ni vent ni pluie, je compris que c'était le jour J et je commençai à répéter mentalement le cours de l'opération, tout en extrayant le matériel caché sous les frondaisons. Je décidai de décocher le premier carreau à 4 heures. Il faisait encore nuit noire,

mais la statue était brillamment éclairée. Je tirai et pendant un bref instant, je pus suivre le trait qui disparut dans l'obscurité. Je n'entendis plus que le déroulement de la corde plastique. Je remarquai que la force de traction du carreau faiblissait, ce qui m'indiquait que le point le plus haut était atteint et que normalement il devait redescendre. L'instant d'après, le carreau retomba sur la plateforme des visiteurs, de l'autre côté du bras. Je pouvais à peine le croire : la manœuvre avait réussi du premier coup – un coup de maître !

L'objectif de ce projet marathon approchait : cette image qui allait me rendre immortel, cette image que les gens regarderaient en disant « Waouh ! » serait fixée pour l'éternité. J'ai toujours voulu laisser une empreinte de moi dans le monde, trouvant stupide qu'un homme meure et qu'il ne reste rien de lui. Nous allons et nous venons, des proches se souviennent de nous quelque temps, mais le reste du monde dit : « Qui donc ? Connais pas ! » Les hommes qui laissent quelque chose derrière eux et dont on parle encore sont presque vivants parmi nous : Edmund Hillary, Neil Amstrong, Dennis Hopper, etc. Cela m'obsédait littéralement, je voulais moi aussi acquérir cette « immortalité ». L'image des tours Petronas n'était pas pour moi une image d'éternité, alors qu'un homme debout sur la main droite du Christ Rédempteur, dans le ciel de Rio de Janeiro, cela avait une tout autre allure !

Maintenant, j'étais sur le point d'y accéder. Très prudemment, je fis passer la corde de 11 millimètres par-dessus le bras du Christ. À présent, je savais que rien ne pourrait plus échouer. Bien sûr, il me fallait encore gravir aux Jumar ces 29 mètres de dénivelé – une dépense de force absolument inouïe, avec les étriers ! Malgré mon entraînement de grimpeur, j'avais totalement sous-estimé la difficulté de l'exercice et j'arrivai en haut totalement épuisé. J'examinai pour la première fois de près la main du Rédempteur, car il me fallait maintenant trouver un point d'attache pour mes sacs-poubelle. Les jours d'avant, j'avais fait plusieurs tours en hélicoptère autour de la statue et pris beaucoup de photos depuis le ciel. Partout sur la main de Jésus, on avait fixé des paratonnerres après que la statue eut été frappée et endommagée à plusieurs reprises par la foudre. Avec un nœud spécial que Tracy m'avait enseigné, j'attachai mes sacs-poubelle

à cinq de ces paratonnerres. La scène était prête, l'hélicoptère pouvait arriver. Il restait un peu de temps – un peu de temps pour le Christ et pour moi.

À la réception de l'hôtel, avant notre départ, j'avais pris un petit bouquet de fleurs. Je posai ces fleurs sur l'épaule du Christ, pour le mettre de notre côté. Je ne suis pas très croyant, mais l'affaire était risquée et un petit bouquet de fleurs pour le fils de Dieu ne pouvait pas faire de mal. J'avais aussi pris la précaution d'emporter une petite bouteille de plastique : il était évident que, dans ce moment d'attente sur la main du Christ, j'aurais besoin d'uriner et je ne voulais en aucun cas le faire sur la statue ! Cela eût été un sacrilège et il n'en était pas question. Je me soulageai donc après cette longue et pénible montée (avant laquelle j'avais beaucoup bu) et je renvoyai la bouteille plastique à mes assistants en bas, accompagnée d'un ordre radio : « Réceptionner et évacuer ! » Ne rien casser, ne pas uriner sur le Christ, lui déposer un petit bouquet de fleurs en offrande et lui demander courtoisement : « Bon, faisons cela ensemble, veux-tu ? C'est pour nous deux quelque chose de nouveau. » Cela me paraissait la méthode la plus juste et la plus élégante. Un homme qui se porte bien ne pense que rarement à Dieu. C'est quand cela va vraiment mal pour lui ou qu'il y a un malade dans sa famille qu'il recommence à prier : « Mon Dieu, viens à mon secours ! » Cela m'a toujours accompagné lors de mes sauts : dans les moments de danger, lorsque j'étais sur le point de perdre la vie, j'ai toujours cherché à m'adresser à Dieu. Pour l'instant, perdu dans mes pensées, j'étais assis là et j'attendais le moment de sauter. À 6 h 30, le soleil se leva et je savais que le show allait bientôt commencer. Les collègues en bas étaient en contact radio avec le pilote de l'hélicoptère, qui attendait la bonne lumière. À ce moment, l'un de mes assistants m'avertit depuis son poste de guet : « La sécurité arrive ! » Les gardes faisaient leur tournée matinale ou peut-être avaient-ils été prévenus. En tout état de cause, nous devions maintenant aller vite. Je détachai la corde d'escalade qui retomba sans bruit, mais depuis le bas, sur la plateforme, la sécurité m'avait déjà repéré. Les deux hommes étaient sortis de leur guérite tandis que j'étais assis sur la main. Ils avaient déjà arrêté les deux cameramen – voilà pourquoi il n'y eut pas de prises de vues depuis la

plateforme, mais simplement depuis l'hélicoptère et depuis le poste de photographie au-dessous de la plateforme, et bien évidemment avec ma petite caméra manuelle. L'interprète nous expliqua ensuite que les gens de la sécurité nous auraient de toute façon relâchés avant que leurs patrons n'arrivent à 8 heures, parce que sinon ils auraient perdu leur travail.

Debout 29 mètres plus haut, j'étais maintenant totalement concentré. J'étais resté assis jusque-là et je m'étais levé pour la première fois. Pour ne pas perdre l'équilibre, je regardais non pas devant moi, mais avec la tête légèrement penchée vers le bas, et j'entendis l'hélicoptère. Nous étions convenus qu'il tournerait trois fois autour de moi et que je sauterais quand le soleil serait sous le bon angle pour le photographe. Comme lors du saut de Kuala Lumpur, je ne pensais pas d'abord au saut, mais aux images, car nous en avions besoin. Le mode survie et le mode travail fonctionnaient en parallèle. Nous avions vraiment besoin de ces images, que nous voulions pouvoir montrer au monde entier.

Perché sur la statue du Christ, je pris soudain conscience du bruit du rotor de l'hélicoptère. Je savais que lorsque celui-ci passerait pour la troisième fois devant moi, ce serait le moment de sauter. L'hélicoptère arriva, je sautai et ma tête resta complètement vide jusqu'au moment du choc que le pilot chute créa en déclenchant le grand parachute. Le parachute s'ouvrit, se déploya et je tirai vite sur la suspente droite, de façon à pouvoir passer par-dessus le parapet destiné aux visiteurs : chaque mètre comptait, on voit clairement sur les photographies à quel point tout se jouait au centimètre près. Si le parachute avait été à peine plus long, je me serais fracassé les os. J'évitai donc de justesse le parapet et je descendis ensuite 700 mètres plus bas, jusqu'au point d'atterrissage prévu. Il était 7 heures à Rio et je venais de réussir le saut le plus audacieux de ma carrière ! On pouvait bien m'enfermer ou m'infliger une amende, le saut et cette image majestueuse sur la statue du Christ, plus personne ne pourrait me les retirer.

Les trois ou quatre minutes que je passais avant d'atterrir, au milieu des prairies et des palmiers, furent illuminées d'un intense sentiment de bonheur et de liberté. Les choses n'en allèrent que plus vite à l'atterrissage, parce que je dus sauter immédiatement dans l'auto qui partit sur les chapeaux de roue. Nous n'avions peut-être pas besoin

d’aller aussi vite, mais cela ajoutait du piquant à l’exploit et renforçait le côté hollywoodien de ce saut spectaculaire.

De retour à l’hôtel, j’étais épuisé comme après avoir bouclé un triathlon ; toute la tension accumulée tomba. Lors du saut de Kuala Lumpur, je n’avais pas eu le sentiment de frôler la mort. Avec une hauteur de 470 mètres, ce n’était pas une grande affaire, mais un base jump assez simple. À Rio, ma vie avait tenu à quelques secondes : si mon parachute ne s’ouvrait pas à temps, j’étais bon pour le fauteuil roulant ou pour la morgue. J’avais rédigé un testament avant mon saut, je demandais que mon corps soit incinéré et que les cendres soient dispersées dans le Mondsee, depuis le Drachenwand. J’avais légué ma moto KTM et mon minibus Mercedes à mon meilleur ami Hubert Greinöcker.

Le saut dans la grotte de Mamet – une caverne dans le massif karstique du Velebit, en 2004 – m’obligea encore une fois à affronter mes peurs et à savoir les gérer. L’incapacité à visualiser clairement quelque chose est source d’angoisse. L’obscurité effraie l’homme : « Y a-t-il quelqu’un qui vient ? Y a-t-il quelqu’un là ? Y a-t-il quelqu’un à côté de moi ? »

Les gens m’ont toujours demandé si, lors de mes sauts, j’utilisais un altimètre – il serait bien trop imprécis pour moi. Un œil exercé est un instrument de mesure infiniment plus sûr. Durant tous les sauts au cours desquels j’utilisais un parachute à ouverture retardée, mes seuls points de repère ont toujours été des hommes au sol. La neige ou l’eau sont des surfaces changeantes, mais avec les hommes on sait toujours : ils deviennent terriblement grands à partir d’une certaine hauteur. Et lorsque je distingue la couleur de leur T-shirt, c’est le moment d’ouvrir le parachute. J’ai longtemps dit, pour plaisanter : « Je tire sur l’extracteur lorsque je peux reconnaître si la moutarde des *Würstchen*[1] est douce ou forte. »

Reste que, à l’orée de la grotte de Mamet, mes yeux ne me servaient à rien. J’avais l’impression de foncer à 180 kilomètres à l’heure à bord d’une automobile dans un tunnel complètement noir, tout en sachant qu’un véhicule avait été abandonné quelque part dans ce tunnel ! Je devais donc choisir une autre méthode pour déterminer le moment de

déclencher l’extracteur. Au début, j’avais eu l’idée d’éclairer la grotte, mais le mystère des lieux aurait été compromis. Me vint alors l’idée d’un compte à rebours : une voix devait me donner le timing par écouteur : « Ouvrir le parachute dans 5, 4, 3, 2, 1. » À la fin du compte à rebours, une tonalité suraiguë devait résonner, afin de ne pas manquer le moment de l’ouverture.

J’allai à Klagenfurt chez un copain qui possédait un studio d’enregistrement et je lui demandai : « Fais-moi entendre quelques sons qui fassent vraiment mal aux oreilles. » Deux heures plus tard, j’avais un enregistrement audio de mon compte à rebours de cinq secondes, sur un MP3. Ma chute depuis le point de départ jusqu’au déclenchement de l’extracteur ne devait pas durer plus longtemps et pour déterminer précisément la mise en route du compte à rebours, je dus faire quelques sauts d’essai depuis des hauteurs comparables.

Outre son obscurité profonde, la grotte était extrêmement étroite et difficile d’accès. Si je me cassais les os là-dessous, il faudrait d’abord m’extraire de la grotte, puis m’emmener avec l’hélicoptère sanitaire jusqu’au lit qui m’était déjà réservé dans un hôpital. Le jour du saut, nous avions donc disposé toute une chaîne de secours perfectionnée. Il y avait sur place des spécialistes de spéléologie et un médecin venu des États-Unis, avec une mallette remplie de médicaments, qui me prévint : « Si tu tombes là-dessous, tu seras bien content d’avoir ces pilules. » Nous avions réservé un hélicoptère sanitaire, capable de me transporter en quarante minutes à l’hôpital de Klagenfurt où un chef de clinique se tenait prêt à intervenir. Tout cela aurait été naturellement impensable sans un partenaire commercial solide, disposé à financer des mesures de sécurité aussi exceptionnelles. Pour Red Bull, le plus important a toujours été que l’athlète puisse revenir en bonne santé chez lui ; la performance ne vient qu’après. Après le terrible accident de Karina Hollekim, son budget avait été doublé, comme pour lui dire : « Ne te fais pas de souci pour l’argent. Veille à te rétablir et à ce que tes jambes fonctionnent normalement. Nous sommes là pour le reste ! » Cette certitude de l’appui inconditionnel de Red Bull m’était d’un immense secours psychique : je savais à ce moment-là qu’il y avait des professionnels sur place et que, si cela tournait mal, ils me

sortiraient de la grotte. L'hélicoptère était prêt avec tout son équipage et quarante minutes plus tard, le chef chirurgien me dirait : « Monsieur Baumgartner, nous allons maintenant vous endormir un peu. »

Cela aide énormément. Si je n'avais pas eu cette sécurité, je n'aurais pas été si certain que cette performance fût une réussite. Le secret du succès était aussi lié à la préparation et à la création de structures qui permettent à l'athlète de ne se soucier de rien d'autre que de son exploit. Le saut fut un succès total : une minute avant le déclenchement du compte à rebours, j'ai mis mon casque, puis je suis allé au point de départ sur un petit éperon rocheux, dans la paroi de la grotte, je me suis signé, et je me suis laissé tomber dans cet antre obscur, pour ouvrir le parachute exactement là où l'entonnoir de la grotte s'élargit quelque peu, afin de ne pas me fracasser à l'atterrissage. Le lieu d'atterrissage lui-même était marqué par une ligne de points phosphorescents que je pus repérer peu de temps après l'ouverture du parachute. Une fois arrivé, je poussai un cri de triomphe qui résonna longtemps dans les profondeurs de la grotte.

Red Bull avait su naturellement avant la tentative de Mamet que les coussins de sécurité étaient extrêmement importants pour tout ce que j'entreprenais. C'était parfaitement clair pour eux : « Felix ne fait quelque chose que quand il est totalement assuré ; s'il n'y a pas d'hélicoptère de secours prévu, ça n'est même pas la peine de lui demander, il ne sautera pas.» Finalement, nous avons tous nos propres critères de sécurité. Nous avons tourné une fois une vidéo, lors d'un projet aux États-Unis, et le régisseur a dit : « Il fait trop chaud ici. Je ne peux pas travailler comme ça. » Puis il a remué ciel et terre pendant une demi-journée pour organiser une climatisation. Tout commanditaire normal aurait alors poussé les hauts cris : « Holà, ça coûte de l'argent et ça prend du temps ! » Mais chez Red Bull, on savait qu'il travaillait parfaitement bien lorsque la température de la pièce était exactement à 18 °C (et qu'il y avait éventuellement une assiette de sushis sur la table). S'il faisait 19,5 °C, il n'était pas bon, tout simplement. Cela coûtait énormément d'argent et de temps, mais lorsque tout était parfaitement organisé, il était simplement le meilleur de tous les régisseurs. Un statut de cet ordre, tu dois te le créer toi-

même. Au début, tu t'entendras peut-être dire : « Merci bien, nous allons chercher quelqu'un d'autre ! » Mais un jour ou l'autre, lorsque tu te seras imposé, ils sauront : « Si nous respectons ses désirs, il fera un travail parfait. Peu importe si nous devons lui procurer une cage avec une perruche ondulée ! »

Plus mes projets réussissaient, plus grandissait la pression d'une triple attente : celle des commanditaires, celle des médias et celle du public. Tout cela augmentait la difficulté de mes entreprises. Comme en formule 1, lorsque tu es nouveau venu, tu passes la première année à peu près tranquille, tant que tu ne casses pas la voiture à chaque course. Personne n'attend rien de toi. Mais aussitôt que tu as montré ce que tu savais faire et que tu prends les premières places, tous les projecteurs sont braqués sur toi : « Ah ah, il est là, donc c'est pour une victoire. » Et malheur à toi si tu n'arrives que sixième ! C'est ça, la pression.

Il en alla de même pour moi ; au départ ; personne n'aurait parié sur moi, jusqu'à l'histoire des tours Petronas. Mais lorsqu'on a du succès pendant plusieurs années, alors chacun dit : « Il peut faire ça, il reviendra sain et sauf, sans aucun doute. » À partir de ce moment-là, il est interdit de perdre. J'ai trouvé cela incroyablement dur à supporter. Je n'avais plus le droit de revenir en disant : « Les gars, ça n'a pas marché. On essaye quelque chose d'autre ? »

Pour moi, il y a trois sortes de pression. La première est celle que l'on endure lorsqu'à la suite d'un succès prolongé, on s'attend toujours à ce que tu gagnes ou que tu fasses le mieux possible, que tu obtiennes la meilleure place. C'est ce qui est arrivé à Hermann Maier[2] : pendant un certain temps, il a dominé à tel point le ski qu'une deuxième place était une déception immense. La presse emploie alors des formules qui définissent et stigmatisent de façon blessante le mauvais résultat. On écrit par exemple : « Il s'en est fallu de peu » ou « la victoire lui a échappé pour deux centièmes ». Mais le sportif déchiffre : « Je ne suis que deuxième » et il pense : « Mon Dieu, qu'est-ce qui se passe ? Je n'ai manqué le but que de très peu et vous faites comme si j'avais raté la troisième porte dans un slalom, comme un amateur tombé dans le filet de récupération. » La pression de devoir soutenir sa réputation est constante.

Le deuxième type de pression est la pression des médias, celle qu'on ressent lorsque l'on sait que le monde entier vous regarde. Pour Stratos, nous avons fait des essais pendant des années sans la présence des médias. Puis nous avons été projetés sous le feu de l'actualité, et soudain le scénario s'est totalement modifié. Tous voulaient être là, tous voulaient obtenir une interview spéciale et tous avaient aussi le sentiment qu'ils avaient quelque chose à dire. Cela augmentait terriblement la pression.

Le troisième type de pression est lié aussi à la célébrité, il s'agit du désagrément que l'on ressent lorsque quelqu'un vous met une caméra sous le nez en permanence, alors que vous souhaitez simplement travailler. Tant que tout va bien, ce n'est pas si désagréable ; on donne même volontiers une interview ou bien on laisse la caméra tourner. Mais lorsque ça ne marche pas, c'est vraiment la dernière chose dont on a besoin. Sur le projet Stratos, la BBC a été pendant cinq ans notre accompagnatrice et devait naturellement être là à chaque moment important de cette histoire. Mais comme la caméra tournait en permanence, je ne pouvais plus parler ni me comporter naturellement, comme j'aurais eu besoin de le faire pour affronter un projet de cette ampleur. Je ne devais plus jurer, je ne devais plus prononcer le mot « foutre », je ne pouvais plus ouvertement stigmatiser telle ou telle faute. Ces caméras braquées me distrayaient, me perturbaient. J'ai dit un jour aux équipes de la BBC : « Désolé les gars, mais nous voudrions pouvoir travailler un peu. »

Les scientifiques ne sont pas accoutumés aux feux de la rampe. Un scientifique est généralement quelqu'un qui travaille dans le secret de son laboratoire et qui n'est pas un très grand orateur ; et le voici soudain placé devant la caméra, obligé de dire quelque chose et surtout d'expliquer des travaux qui sont quelquefois très complexes. Ça ne pouvait pas continuer ainsi et cela conduisit parfois à des altercations extrêmement désagréables, épuisantes même.

Durant tout le déroulement du projet Stratos, j'ai été encombré par une lourde préoccupation : « Comment puis-je régler les problèmes sans qu'il ne m'en coûte trop ? » Pendant toute la phase préparatoire du projet, je n'ai pas trouvé de solution satisfaisante. Mon ami Richard pouvait résoudre un certain nombre de problèmes à ma place, mais il

me fallait régler seul d’autres questions, bien compliquées. Ce fut peut-être le plus difficile pour moi dans le projet Stratos : cette énorme double charge, athlète et chef à la fois. Il m’a fallu m’opposer et parfois entrer en conflit avec ceux qui étaient mes amis et avec lesquels je travaillais. Il y avait alors, pendant quelques heures, une ambiance terrible, puis toute l’équipe se remettait en ordre de marche pour aborder l’étape suivante. Mais ces altercations nous coûtaient à tous beaucoup d’énergie.

J’ai été moi-même surpris de constater à quel point, durant de tels moments, je pensais à ma mère et à ses responsabilités de femme au foyer : faire la lessive, s’occuper de deux enfants, de la comptabilité, cuisiner pour mon père, pour moi (parce que nous ne mangions jamais la même chose). Le lendemain, elle recommençait le même programme, sans aucun jour de liberté. Avec les enfants, il n’y a pas de jours libres, bien au contraire : l’un avait attrapé la rougeole, l’autre avait des maux de dents, elle vivait sous une sujétion permanente. Je respecte les femmes au foyer et me rends compte de toutes les qualités qu’elles doivent posséder, en plus de ce sentiment lancinant d’être enfermée dans une routine épuisante qui apporte chaque jour de nouveaux problèmes.

Notes

1. Les « petites saucisses » accompagnées d'un petit pain (*Brötchen*) et de moutarde (*Senf*) font partie des grands classiques de la restauration rapide, dans les pays germaniques (*N.d.T.*).

2. Célèbre champion de ski autrichien (*N.d.T.*).

Thérapie à Lancaster
et pause forcée pour Stratos

Dans les jours et les semaines qui suivent, Andy Walshe et Mike Gervais – le psychologue du sport – furent maîtres du jeu. Ils devaient trouver le moyen de me faire rester le plus longtemps possible vêtu de cette maudite combinaison pressurisée. Nous devions réussir les tests de l'US Air Force, à Brooks, alors que nous ne disposions que de quatre semaines pour nous y préparer. Parallèlement à cette préparation psychologique, il fallait aussi collaborer avec l'équipe de Stratos sur le vol supersonique.

Au bout d'une semaine, nous saurions si nous avancions dans la bonne direction. Sinon, ce serait la catastrophe et nous devrions renoncer à Brooks. Je n'avais aucune idée, à ce moment-là, de la suite que prendraient les événements. Mais j'étais extrêmement motivé. J'avais tout avoué en présence de l'équipe et nous y avions intégré Andy et Mike, en qui j'avais confiance et avec qui le courant passait bien.

Ma thérapie de combinaison commença dans le vestiaire. Mike (Gervais) m'avait fait venir exprès dans la salle où j'avais commencé à haïr cette fichue combinaison. Nous étions là où Mike (Todd) m'avait toujours enfilé cette tenue, et où étaient entreposés les trois autres combinaisons avec les pièces de rechange et les appareils de mesure. Je haïssais cette salle. Mike Gervais me demanda : « Quel est exactement ton problème ? » Je lui racontais alors mon sentiment d'être prisonnier, ma peur panique de manquer d'air et mon dégoût de cette écœurante odeur de caoutchouc. Là-dessus, il m'équipa d'un

capteur cardiaque et me dit : « Bon, je veux maintenant que tu enfiles ton casque. Le casque seulement, pas la combinaison. Pendant vingt minutes, tu vas me décrire tes sentiments, et tu vas évaluer ce que tu ressens sur une échelle de 1 à 10 : 1, tu es parfaitement détendu ; 10, tu commences à paniquer et tu dois absolument sortir. » C'est parti : casque ajusté, visière rabattue, oxygène. Une fois la visière en place, il fallait envoyer de l'oxygène, sinon j'étouffais là-dedans. Je remarquais aussitôt une énorme différence par rapport à ce que j'éprouvais lorsque je revêtais la combinaison. Avec celle-ci, je me sentais hermétiquement bouclé : maintenant, j'arrivai à ressentir un certain sentiment de liberté, je pouvais remuer au moins mes doigts et je me sentais un petit peu mieux.

J'étais installé sur la *pre-breathing-chair* et Mike me demandait régulièrement : « Comment te sens-tu ? » Je lui décrivais donc, franchement et sérieusement, l'évolution de mon état : « Je commence maintenant à savoir pourquoi je déteste tant cela. Et je sens aussi que le moment va arriver où je vais vouloir me sauver d'ici ! » Je savais que nous pouvions parler très librement, que je devais lui faire part de mon angoisse, bref je n'avais pas besoin de jouer la comédie pour dissimuler quelque chose à l'équipe. Je pouvais simplement lui dire : « À présent, je suis stressé ! » Je savais aussi qu'il fallait absolument que je dépasse ce blocage psychologique. Il ne nous restait plus que quatre semaines et la dernière était déjà réservée au passage des tests. Nous ne disposions en fait que de trois semaines ; c'était peu.

Après dix minutes passées sous le casque, mon mental était au niveau 3 : tension légère, mais encore supportable. Mike repris la parole : « Essaie de sortir en pensée de ton casque. Arrête de te dire : "Je suis enfermé là-dedans. Je n'ai pas assez d'air. C'est étroit. Il fait trop chaud." Évacue toutes ces pensées ! Observe dans quel espace tu te trouves. Quand nous parlons ensemble, ta pensée est directement en lien avec la mienne. Et si tu regardes à nouveau à l'intérieur de toi, tu as déjà élargi ton champ de vision. » Avec le casque sur la tête, j'étais encombré. J'avais envie de me gratter le nez et je pensais : « Zut, maintenant je ne peux pas ! » Cela me démangeait de plus en plus fort. Sur ces entrefaites, Art arriva et nous demanda : « Qu'est-ce que vous faites ici, les gars ? » Mike répondit tranquillement : « Je suis en train

de faire un test avec Felix. » Art déclara qu'il devait me parler un instant et me raconta n'importe quoi au sujet d'un appareil qui s'était remis à fonctionner, avant de s'éteindre deux minutes après. Je me concentrais à nouveau sur Mike et je me fis cette réflexion : « Tiens, je n'ai plus pensé à mon nez ! » La démangeaison me paraissait pourtant obsédante, mais elle avait disparu dès que mon attention en avait été détournée. Mike a raison : je dois sortir en pensée de ce casque, je ne peux pas rester bloqué, à ruminer n'importe quelle ânerie ! Je dois pouvoir visualiser un film, jouer à un jeu vidéo, compter à l'envers – bref, sortir du casque, tout simplement !

Je me distrayais donc par tous les moyens possibles. À un moment, Mike me questionna :

« Comment te sens-tu ?

— Bof, niveau 4 ou 5, peut-être.

— Nous avons déjà passé vingt minutes. Tu tiens encore dix minutes ? Nous pourrions passer la demi-heure : ce serait un bon début. »

Je ne paniquais pas encore et je savais que j'irais au bout de mes limites, puisque je pouvais ouvrir la visière à n'importe quel moment – lorsque j'enfile la combinaison, je ne peux en sortir aussi facilement. D'ailleurs avec la combinaison, je ne me serais pas hasardé si près de mes limites. Je racontais tout cela à Mike et nous continuions à discuter. J'approchais du niveau 7. Mike mesura mon pouls, sans rien me dire, tout en continuant à me parler : « Pouvons-nous tenter de rester un peu plus longtemps ? Essaie donc ceci… Tu ne devrais pas cela… » Avec ses manœuvres de diversion, il cherchait à grappiller du temps, à me rapprocher le plus près possible de mon seuil de tolérance. Il me poussait en avant, par tranches de dix minutes, puis finit par me dire : « Nous en sommes à cinquante-sept minutes. Nous allons boucler l'heure. » Je m'écrie : « Tu m'as déjà dit ça trois fois ! » Trois minutes plus tard, je réussissais à tenir une heure et nous n'étions que le premier jour !

Ce fut seulement à ce moment-là que Mike me parla de mon rythme cardiaque :

« Tu es resté trois mois sans porter ce casque. Tout le monde surveille tes réactions, tu sais que nous n'avons que trois semaines et si

nous n’y arrivons pas en trois semaines, il n’y aura pas de test – et s’il n’y a pas de test, il n’y aura peut-être plus de projet. Mais dès le premier jour tu as tenu une heure ! Et tu sais quoi ? Pendant cette heure-là, tu es passé mentalement du niveau 3 au niveau 7, soit du “plus-ou-moins-détendu” au “je-dois-bientôt-en-sortir”. Or ton pouls n’a pas varié de plus ou moins deux pulsations par minute ! Cela signifie que ce que tu m’as décrit s’est passé uniquement dans ta tête. Ton corps n’a subi aucun stress, qui aurait fait monter le pouls. Tout est donc mental : ta tête projette quelque chose qui ne s’inscrit pas dans ton corps.

— C’est bon ou c’est mauvais ? demandai-je.

— C’est très bon ! Nous pourrons aller plus vite que prévu. Si c’était un problème physiologique, nous aurions eu beaucoup de mal à le régler en trois semaines. Mais là, nous y arriverons.

— Cool ! Ce n’est donc pas aussi désespéré que je le croyais ! »

La thérapie est simple : il faut parler, parler et encore parler. La plupart du temps, nous sommes assis dans notre remorque aménagée, toujours à trois : Mike, Andy et moi. Andy est celui qui assure le lien avec l’équipe et veille au bon déroulement du programme. Mike n’est là que pour moi. Nous créons peu à peu notre routine. Chaque matin, avant que j’enfile la combinaison ou que je monte dans la capsule, Mike me demande : « Quel est l’objectif du jour ? Qu’avons-nous appris hier ? » Suivent dix minutes de détente, pendant lesquelles Mike me dit : « Maintenant, ferme les yeux et imagine que tu es dans ta capsule. » Sa voix est tranquille et je note que je me calme aussitôt. Puis il continue : « Imagine que tu es dans ta combinaison » – mon pouls s’accélère aussitôt. Il m’explique ensuite : « Ton pouls s’emballerait de la même façon si je te disais : “Tu fais demain ton premier saut à l’élastique. Imagine : tu es là-haut, tu sens la sangle dans tes jambes.” L’accélération de ton rythme cardiaque n’a donc rien à voir avec la combinaison. » Avec ses seules paroles, il essaie de faire baisser mon pouls. « Il est possible que tu te sentes stressé, en ce moment. Mais regarde, tu reçois de l’oxygène, de l’oxygène frais, cent pour cent d’oxygène pur. Froid, rafraîchissant. Cet oxygène enrichit les cellules de ton cerveau. Tu sens comme tu es vif, présent, éveillé… » Et ça marche. Je l’écoute et je me dis : « Mais oui, de l’oxygène frais.

Comme quand on sort, en hiver : extra, l'air, aujourd'hui ! » Ce dialogue permanent vivifie tout mon corps, car Mike explique merveilleusement bien. Il me programme pour la tâche à accomplir en m'aidant à visualiser mes pensées positives. Et cela fonctionne : j'en suis presque à me réjouir de cette arrivée d'oxygène imaginaire. Auparavant, une fois la visière refermée, je me disais : « Te voilà maintenant enfermé ! » À présent, je pense : « Hourrah ! Voici de l'oxygène frais ! » Intéressant, ce changement soudain de perspective : ma perception des choses évolue dans le bon sens.

Mike applique la même méthode pour me faire accepter la combinaison et ça fonctionne. Il m'explique doucement : « Regarde cette combinaison. Tu es le seul au monde à en avoir une comme ça. Tous les astronautes en portent une standard : elles existent en trois tailles, qui peuvent être adaptées. La tienne a été faite sur mesure, chaque millimètre a été conçu pour toi. Tu es le seul civil à posséder un tel costume spatial ; tu n'es pourtant pas un astronaute et tu n'appartiens ni à la NASA ni à l'US Air Force. » Mike fait tout son possible pour que cette combinaison me paraisse désirable. « Lorsque tu la portes, elle te distingue de tous les autres hommes. Avec elle, tu possèdes un grand avantage. Là où tu iras, aucun homme ne peut survivre – mais toi, tu possèdes cette combinaison. » Je sais pertinemment où je vais aller, mais Mike a raison : « Avec la combinaison, tu es un autre. Ta combinaison est un bel uniforme, ou mieux encore, une superbe auto : avec laquelle tu peux stationner directement devant l'entrée de la discothèque et pas sur le parking de derrière ; une bagnole sur laquelle les gens se retournent ; avec laquelle tu peux draguer des femmes que tu n'aurais jamais osé approcher auparavant. C'est la même chose avec ta combinaison : elle te donne accès à un autre monde, un monde très fermé. Un club très exclusif auquel tu appartiens. Ta combinaison est une amie, pas une ennemie. Sans elle, lorsque tu seras là-haut, voici ce qui se passerait : ton sang se mettrait à bouillir, l'eau contenue dans ton corps commencerait à bouillonner d'écume, avec ton sang, tes yeux, tes muqueuses. Ta combinaison te protège de tout cela. »

En utilisant ces images positives, Mike m'amène progressivement à reconsidérer ladite combinaison. J'arrive même à penser qu'elle est

plutôt chouette ! Je n'avais jamais vu cela sous cet angle. Je me disais toujours : « Zut, il faut enfiler ça ! » Tous les autres sont dehors tranquilles, à boire du café, à bouger comme ils veulent, et moi je dois rester ratatiné dans ce carcan. Difficile de bouger, difficile de boire. J'envie tous les autres, parce qu'ils sont « normaux ». Ils peuvent faire les gestes du quotidien auxquels on ne réfléchit pas : retrousser ses manches, respirer de l'air frais. Mais lorsqu'on est assis là, engoncé dans cette combinaison, on ressent brutalement une envie terrible de retrouver une vie normale. Et voici que ce psychologue arrive et déclare : « Chez toi, tu n'as pas besoin en temps normal de palmes, de lunettes et de bouteilles de plongée. Mais si tu vas en mer, tu es content de les avoir : tu peux respirer sous l'eau, voir quelque chose, nager plus vite. C'est exactement la même chose avec ta combinaison, lorsque tu seras là-haut, dans la stratosphère. »

Mike a donc réussi à modifier mon regard sur les choses et par conséquent mon comportement. Il me fixe à présent une nouvelle tâche : « J'aimerais maintenant que tu t'adresses à ton fils pour lui expliquer ce qui se passe actuellement. Imagine : tu as un fils et tu travailles à un projet. Tu es spécialiste du saut extrême et tous tes projets ont été couronnés de succès depuis vingt ans. Tu as conçu un ultime projet, mais il est menacé d'échec à cause de la tenue qu'il te faut revêtir. Ton équipe ne croit plus vraiment en toi, ton commanditaire ne sait plus sur quel pied danser : on le fait, oui ou non ? Et tu n'es pas certain toi-même de la suite de cette histoire : tu aimerais bien poursuivre, mais tu n'es par certain de pouvoir. Comment expliquerais-tu tout cela à ton fils ? »

Lorsqu'il me demande cela, Mike ne me connaît que depuis quatre ou cinq jours. Nous n'avons pas encore créé de vrais liens de confiance et je devrais déballer devant ce quasi-étranger mes sentiments intimes à un fils imaginaire ? J'ai l'impression d'être un acteur maladroit à qui on demande de valser face à des dizaines de cameramen hilares. Parler à mon fils et lui expliquer l'histoire de la combinaison. Je trouve cela ridicule !

« Eh bien, je lui dirais que… »

Mike m'interrompt aussitôt.

« Non, non ! Pas de : “Je dirais que…” Parle-lui directement. Imagine que ton fils est assis là, dans ce fauteuil. Et adresse-toi à ton fils !

— C’est une plaisanterie ou quoi ? Tu veux vraiment que je parle à ce fauteuil vide ? »

Je suis déstabilisé. Et Mike de me dire alors :

« Arrête de poser des questions. Fais ce qu’on te demande. Aie confiance !

— OK, OK, je vais le faire. » Je commence donc à parler au fauteuil sur lequel est assis mon fils imaginaire.

Le plus fou dans cette histoire, c’est que je ne peux pas me rappeler un traître mot de ce que j’ai raconté : j’ai effacé tout cela de ma mémoire. Tout ce que je sais, c’est que j’ai eu une « conversation » avec un fils inexistant. J’en veux encore aujourd’hui à Mike et à Andy : « C’est une des pires choses que vous m’ayez demandé de faire ! » Leur réponse est toujours la même : « C’est vrai, mais l’important n’était pas ce que tu allais raconter. Il ne s’agissait en fait que d’une seule chose : étais-tu prêt à exécuter quelque chose qui te coûtait autant ? Nous devions connaître ton degré d’engagement. C’était un test, un strip-tease de l’âme. » Si j’avais refusé de me mettre en situation, ils auraient aussitôt pensé : « Bon ! Il n’est pas prêt à tout donner. Nous ne lui avons pourtant pas demandé de se couper le petit doigt ou quelque chose de ce genre : il devait simplement expliquer les choses à son petit garçon. Et même ça, il le refuse ? ! Ou en tout cas, il refuse nos méthodes de travail et pense peut-être y arriver sans nous. » Peu à peu, des relations amicales se développent entre nous. Au début, Mike et Andy étaient des psychologues que j’appréciais, mais ils n’étaient pas des amis. Andy a entre 40 et 50 ans, Mike une trentaine d’années. Mike ressemble à Tom Cruise : Rolex, pull à encolure en V – un psychologue ambitieux. Au fond, un brave type. Il a quelque chose d’impérieux, mais il sait aussi lever le pied lorsqu’il le faut. Avec leurs astuces psychologiques, Andy et Mike sont déjà venus en aide aux meilleurs athlètes du monde. Il y avait dans le lot des types simples et faciles d’accès, mais aussi des personnalités plutôt rigides : ils ont développé pour chacun de leur patient des méthodes et des procédures particulières. Avec moi, ils travaillent aussi leurs postures corporelles :

l’un ou l’autre s’assied dans un fauteuil, très ostensiblement détendu, et me demande : « Bon, raconte-moi quelque chose lié à ta vie ! » Il faut que je réponde immédiatement, sans réfléchir. D’ailleurs, j’ai aussitôt oublié ce que je leur confie. Beaucoup de choses gênantes, sans doute, que j’ai vraiment évacuées depuis.

Dans les jours qui suivent, Mike me demande :

« Qu’est-ce qui arriverait, d’après toi, si nous te mettions dans ta combinaison, pour t’attacher ensuite sur une table et te laisser seul, porte fermée, en t’ordonnant de rester allongé là cinq heures d’affilée, alors que tu ne connais rien à ce genre d’expérience. Que se passerait-il, selon toi ?

— Je commencerais à me sentir mal à l’aise au bout d’une demi-heure ; trois quarts d’heure plus tard, je serais terriblement mal ; et au bout d’une heure, je disjoncterais.

— Et alors ?

— Je ne sais pas. Je voudrais sans doute me libérer.

— Mais tu ne le pourrais pas. Ces trucs-là sont solides, tu ne peux pas t’en libérer et personne ne viendra à ton secours.

— Je crie, je consomme énormément d’oxygène, je veux me détacher.

— Oui, mais tu ne peux pas te détacher. Tu ne bouges pas de la table.

— Alors je m’évanouis, peut-être, ou bien j’ai un infarctus.

— C’est très exactement ce qui n’arriverait pas, me rétorque Mike. Chez un homme sain, il y a toujours une “réserve” pour la panique. Tu dois t’imaginer cela comme un réservoir d’essence dans une voiture. Le corps y puise tout ce dont il a besoin pour paniquer, de l’adrénaline pour les cris, pour les accès de sueur et pour le pouls qui bat la chamade. Mais à un moment ou à un autre, tu es si épuisé que tu t’arrêtes, en te disant : ça ne sert à rien, je n’en peux plus. J’ai discuté un jour avec un navigateur au long cours qui avait été pris trois jours durant dans une tempête. Il avait eu peur de mourir. Il avait crié de détresse, il avait eu de véritables crises de panique – jusqu’à l’épuisement total, au bout de sept à huit heures. Il avait alors pensé : il me reste seulement à montrer que je sais naviguer. Si mon heure est venue, je ne peux rien y changer. Lorsque la réserve est vide, le corps

se bloque sur les fonctions vitales : il n'a plus assez de force pour avoir peur. C'est la même chose à la guerre ou lorsqu'un bébé crie et que personne ne vient. À un moment ou à un autre, tu arrêtes et tu te dis : je dois accepter ça. Le corps ne fournit plus d'énergie. En clair : ça va mieux. À un moment ou à un autre, la panique passe. » Et Mike termine son exposé par ces mots : « *You don't panic to death !* » (On ne panique jamais à mort.)

J'ignorais tout cela et je n'y avais même pas pensé. Tout homme dirait instinctivement : « À un moment, je vais tourner de l'œil et avoir un infarctus. » Quatre-vingt-quinze pour cent des gens croient à coup sûr que cela se passe ainsi. Mais la mort ne vient pas. Tout cela, Mike me l'apprend. Je sais à présent que je suis en bon chemin. J'ai déjà tenu une heure sous le casque et me voici prêt à tout donner : j'ai même parlé à un fils imaginaire ! Je sais à présent que la panique cesse à un moment ou à un autre. Peu de temps après je reçois une carte de Nicole, avec une citation du boxeur américain James John Corbett. Il exprime très bien ce que je ressentais : « Tiens bon ! Si tes pieds sont si fatigués que tu doives reculer au milieu du ring, combats encore un round ! Si tes bras sont si fatigués que tu as à peine la force de les lever pour te mettre en garde, combats encore un round ! Si ton nez saigne, que tu as déjà un œil noir et que tu es fatigué au point de désirer l'uppercut de l'adversaire qui va te mettre KO, combats encore un round ! Car le boxeur qui combat toujours un round de plus ne sera jamais battu ! »

Mike m'apprend aussi une technique très efficace contre le stress : il suffit de retenir son souffle, en serrant aussi fort que possible pieds et mains l'un(e) contre l'autre. Après trente secondes, il faut tout relâcher ! Si incroyable que cela puisse paraître, cela fait baisser instantanément le rythme cardiaque. Mike m'a raconté qu'un jour, il avait été pris d'un trac démentiel car il devait faire un exposé devant ses anciens formateurs. Faire un exposé à des inconnus, c'est encore possible, mais lorsque tes anciens professeurs sont là pour voir si tu as progressé, c'est un tout autre degré d'exigence. La barre est placée plus haut. Mike me dit : « J'ai eu un tel stress que j'ai dû faire en coulisse tout ce que je te raconte. » Je pratique désormais régulièrement cet exercice de trente secondes, chez moi, dès que

nécessaire. Mike connaît tellement de choses ! Il n'y a rien de mystique là-dedans, de ces trucs qui vous font dire : « C'est dément ! » Simplement, il sort toujours de sa boîte à outils exactement ce dont j'ai besoin – souvent des banalités apparemment évidentes : penser à quelque chose de positif ? Bien sûr, c'est logique. Encore faut-il pouvoir le faire réellement.

En très peu de temps, Mike a découvert ce qui me motive. Je lui raconte la façon dont j'ai abordé jusqu'ici les tests avec la combinaison. Le plus souvent, le stress commence trois jours avant : je n'ai déjà plus de force et d'énergie, je laisse tomber la musculation, je ne suis plus motivé. Je me mets à penser constamment au test et à la combinaison, et je n'ai plus de temps pour rien d'autre, même pour retrouver mes collaborateurs dans un lieu aussi banal qu'un restaurant. Je me replie sur moi, je reste à la maison, je n'ai plus envie de sortir. Et je suis ravi qu'il reste encore deux jours « tampons » avant l'épreuve. La veille du test, mon pouls est un peu plus rapide et je suis totalement préoccupé et renfermé sur moi : plus de cinéma, plus de télévision, je ne réponds plus aux mails. Je suis focalisé sur le TEST. Avec cette arrière-pensée lancinante : « Zut, je dois porter cette combinaison ! »

Cela devient insoutenable lorsque je quitte en voiture mon appartement, à Santa Monica. Je sais que dans deux heures, je descendrai à Lancaster – et que j'enfilerai la tenue. Sur la route, j'ai mes repères : lorsque je passe devant cette grande annonce de station-service, il me reste une heure de route jusqu'à Lancaster. En arrivant à Lancaster, l'autoroute franchit une colline d'où l'on aperçoit la ville, en contrebas. Il y a là Lockheed et beaucoup d'autres grandes sociétés, avec leurs ateliers de production – et je sais que je suis presque arrivé. J'arrive sur notre terrain, je gare la voiture, je rentre dans les bâtiments, passe devant la secrétaire : images de routine, étapes qui me conduisent à l'inéluctable, au cœur même de la négativité. Mike écoute et m'explique mes pensées : « Tu sais ce que tu es en train de faire ? Brooks est devenu ton ghetto. Tu voyages dans le train des pensées négatives, terminus Brooks, au ghetto. Voici l'annonce de la station-service, puis la colline : toutes ces étapes te mènent au ghetto. Tu aurais dû sauter du train dès la première ou la deuxième station. Tu

sais bien que le train te conduit au ghetto et tu y restes, tu restes assis. Il faut sauter de ce train aussi vite que possible. »

Le train des pensées négatives : c'est ainsi que Mike a nommé mon parcours. Dans la nuit, j'ai traduit graphiquement ce qu'il m'a expliqué en quelques croquis. L'effet est le suivant : la combinaison fait de moi un héros. Demain, c'est le test, et demain soir, tout cela sera fini. J'aurai franchi une étape de plus. L'équipe est ravie, Red Bull est satisfait. Je dois prouver que j'ai quitté la route du ghetto. Le soir, nous nous assiérons pour le débriefing et j'aurai les cinq galons prouvant que j'ai bien passé le test n° 1. Le succès me donne le droit au round suivant : demain, il y aura six galons en jeu. *Think positive !* Cela peut être si simple.

La leçon suivante se déroule selon le schéma habituel. Mike pose les questions auxquelles il répond presque aussitôt lui-même : « Sur quoi peux-tu avoir de l'influence, dans la vie ? Peux-tu influencer ton amie ? Sous certaines conditions seulement. Peux-tu influencer le temps ? Malheureusement non. Peux-tu influencer ton équipe ? Jusqu'à un certain point. Mais si Art déclare demain : "J'envoie tout promener !" ou bien s'il fait un infarctus, il n'y a plus de directeur de projet. Cela, tu ne peux absolument pas l'influencer. Conclusion brutale : la seule chose que tu puisses influencer, c'est ta pensée personnelle ! Le verre est-il à moitié plein ou à moitié vide ? Comment voir le test de demain : positif ou négatif ? Si le résultat n'est pas bon, tu peux toujours raisonner : "Qu'est-ce qui était positif dans ce test ? Les dix premières minutes ont été extra, je me suis senti vraiment motivé, j'ai tout réussi. OK, répétons donc les dix premières minutes !" »

Ce que Mike me raconte là, je peux l'utiliser dans ma vie quotidienne : au travail, dans les négociations, dans les relations courantes. La façon de percevoir les choses dépend de chacun de nous. Lorsque l'on peut réaliser 30 à 40 % de ses projets dans une vie, ce n'est déjà pas si mal. La plupart des gens n'arrivent à rien, ou bien ils ont des envies, des projets, mais ils ne s'autorisent pas à les réaliser.

Mike recourt à une autre astuce : les petites récompenses. Si l'athlète apporte du café à l'équipe, le test commencera de façon toute différente. Il y a aussi le coup du vendredi libre. Au bout de deux

semaines, l'équipe a bien remarqué que les exercices évoluaient dans la bonne direction. Le vendredi soir, on me reconduisait toujours à Santa Monica, dans mon appartement, loin de Lancaster – un changement de décor bienvenu, récompense d'une dure semaine de labeur. Et voici que l'équipe me dit, tout à trac : « Dis donc, Felix, les choses vont plutôt bien, mieux que nous ne l'aurions cru. Nous pouvons faire relâche vendredi. Autrement dit, tu peux rentrer chez toi dès le jeudi soir et passer le vendredi, samedi et dimanche à Santa Monica. » La proposition d'un long week-end est sympathique. Mais le psychologue et le stratège se réveillent en moi : ce n'est pas le moment ! Je préfère donner le bon exemple et garder le *tempo*. Je reprends la main !

Je remercie donc mon équipe pour cette proposition d'un vendredi libre et leur annonce : « Super, merci pour la proposition ! Mais les samedis et les dimanches là-bas me suffisent. Vendredi, nous allons répéter ensemble la technique d'ouverture de la capsule et vérifier les schémas de connexion, afin que je sache ce que déclenchent les différents boutons et manettes. Tout est en ordre, maintenant, la capsule est prête et je dois progressivement apprendre à la maîtriser. Lorsque je serai seul à bord, je n'aurai pas de technicien avec moi et ne pourrai poser de questions que par radio. Il faut que je comprenne et assimile la technique, au cas où un problème surviendrait. Vendredi, donc, formation technique. Vous avez d'autres questions ? »

L'équipe a compris que désormais je pouvais m'intéresser à la technique ! Avant, c'était tout le contraire. Je leur répondais toujours : « J'ai assez à faire avec la combinaison. Je ne veux pas en savoir davantage. D'ailleurs, vous avez encore des tas de détails à vérifier. » Et je m'isolais le week-end, à Santa Monica. À présent, personne ne peut quitter les ateliers trop tôt : tout le monde travaille et se prépare, parce que j'interviens fréquemment et pose une foule de questions.

Je tiens l'équipe en alerte : « Je voudrais démonter complètement la combinaison : sortir la doublure, les tuyaux et les appareils ! Ce régulateur-là, qu'est-ce qu'il fait ? Quelle est la pression là-dedans ? Où va cette conduite ? Si la conduite est hors d'usage, que se passe-t-il dans la combinaison ? » Chaque soir, vers 17 heures, je donne à chacun un peu de travail pour le lendemain : « Mike, peux-tu me faire

d’ici demain une liste de ce genre ? J’en aurai besoin pour ceci et pour cela. » Tout ça uniquement pour que les gars soient encore occupés après 17 heures : ils sont sous pression, mobilisés ; cela les empêche de penser que je ne suis peut-être pas à 100 % avec eux.

Andy m’observe et me dit : « Je ne sais pas d’où tu tiens tout ça, mais tu agis vraiment bien. Après la première réunion d’équipe, je t’ai dit : tu dois reprendre ton rôle de direction. C’est dingue comme tu as repris ta place maintenant ! D’instinct, dirait-on ! J’entends parler les gens, le soir, une fois que tu es sorti. Tu les étonnes : “Il arrive toujours dès le dimanche après-midi. Avant, il n’arrivait que le lundi.” Et la nouvelle circule vite : “Le chef est déjà là !” »

On avance. L’équipe est motivée. Je récupère mon autorité plus ou moins vite. Cela rejaillit aussi sur ma motivation personnelle : je retourne le soir à la salle de gymnastique et je me donne à fond pendant une heure. En guise de réconfort ensuite, avec mon copain Richie, direction le Black Angus pour un beau steak et une bonne bouteille de vin rouge du Domaine Greg Norman (le champion de golf). D’où la formule qui nous est spécialement réservée : « Et maintenant, un steak et une canne de golf ! »

Je me sens capable d’affronter les tests à Brooks. Avant d’enfiler la combinaison, nous échangeons des claquements de mains, comme les joueurs d’une équipe de football avant un match, dans les vestiaires. C’est devenu pour moi un rituel, comme la musique qui accompagne l’entrée d’un boxeur avant le combat.

Par bonheur, je n’ai plus besoin de faire semblant. La grande séance d’essais à Brooks se rapproche, et avec elle les trois tests d’une durée de cinq heures chacun. Le premier est intéressant : il s’agit de problèmes techniques et du rapport entre oxygène et azote. Lorsque je respire dans la capsule, l’air que j’expire contient encore beaucoup d’oxygène, dont j’enrichis l’atmosphère de la capsule. Or, si la teneur en oxygène dépasse les 28 %, il y a danger potentiel d’incendie : en manœuvrant un commutateur électrique, une petite étincelle peut mettre le feu au mélange mal équilibré d’azote et d’oxygène. C’est ce qui est arrivé aux trois astronautes de la mission Apollo I, en 1967. Lors d’un exercice au sol, l’atmosphère du module de commandement s’est trouvée accidentellement surchargée en oxygène pur et la

manœuvre d’un bouton électrique, en dégageant une étincelle, a déclenché la tragédie.

Il est capital, lors de nos essais, de rester en dessous de cette limite de 28 % d’oxygène. Nous avons un indicateur spécial dans la capsule : lorsque le compteur approche de 27, j’ouvre l’arrivée d’azote pour faire baisser la teneur de l’air en oxygène. Lors du test de résistance de cinq heures, l’azote est aussi là pour refroidir la combinaison. Nous avons d’ailleurs remarqué que la réserve d’azote ne serait vraisemblablement pas suffisante pour cinq heures. Or, sans azote, pas moyen de refroidir la combinaison ; et la teneur en oxygène dépassera les 28 %. Je suis donc très occupé pendant le test : j’essaie de réduire au minimum le refroidissement de la combinaison, je vérifie tour à tour tous les instruments de contrôle, je calcule, je rectifie, etc. Au bout du compte, je n’ai pas vu passer les cinq heures ! Richie est déjà dehors, devant la capsule, une bière en main. Quelle joie ! Je suis resté cinq heures d’affilée avec la combinaison, dans la capsule ! Après avoir pensé que le projet était ruiné et que plus personne ne croyait en moi. Ce n’est même pas un saut d’essai, nous sommes encore au sol ! Mais pour nous tous, il s’agissait d’un grand saut.

Cependant, une pensée me hante : ma phobie peut-elle revenir ? Mon problème était psychologique, comment être sûr que je ne rechuterai pas ? Les fumeurs et les buveurs connaissent des rechutes, même après un an sans tabac ou sans alcool. Un beau jour, ils recommencent, pour une raison ou pour une autre. Le danger existera jusqu’à la fin du projet : c’est pour moi une évidence.

Pour le moment, mon entraînement avec Andy et Mike est si efficace que je peux faire une courte halte en Autriche, avant le grand essai de Brooks. Un soir, alors que nous sommes assis à Salzbourg, Richie et moi, le téléphone sonne – c’est Christopher Reindl, de Red Bull : « Tu passes me voir ? Il faut que nous parlions. » Nous nous retrouvons à la Red Bull Media House. Christopher a de mauvaises nouvelles :

« On nous intente un procès et nous devons interrompre le projet pour le moment. Il faut que nous repartions sur une base juridique claire et sécurisée. »

Je lui lance :

« Tu ne parles pas sérieusement ? »

Mais Christopher ne plaisante pas :

« Nous savons depuis une semaine que nous allons débrancher. Je n'ai pas voulu t'en parler plus tôt, parce que tu avais encore ce grand test final et que nous ne savions pas comment tu allais t'en sortir. Nous devions d'abord être certains que tu pouvais le faire. Maintenant que nous le savons, nous allons lancer une bataille juridique. Dietrich Mateschitz est parfaitement au courant : nous mettons le projet en veilleuse provisoirement. »

Christopher pense que l'affaire pourrait traîner en longueur : un an dans le meilleur des cas, au pire cinq. Pouvons-nous rester en *stand by* durant tout ce temps ? Dans cinq ans, j'aurai 48 ans… Je lui demande :

« Qu'attendez-vous maintenant de moi ? »

Christopher répond :

« Rien. Tu peux reprendre ta formation de pilote d'hélicoptère ? »

Je sors et conduis deux heures et demie sans savoir où je vais. Je sais seulement que j'ai entendu Bruce Springsteen et que je n'ai rien compris. Il y a trois semaines, j'étais au tapis, mon équipe s'asseyait de l'autre côté de la table où j'étais installé, j'ai dû parler avec mon fils imaginaire et subir des batteries de tests, j'ai passé cinq heures dans cette misérable capsule, trois fois de suite, je me suis entraîné et nourri correctement, j'ai fait tout ce qu'il fallait faire et voilà ! J'arrive à la maison pour dire : « OK, j'en suis là. » Et l'on me dit : « Eh bien, passe un bon hiver ! » Tout ça pour ça ? Ce n'est pas possible ! Et les perspectives ? Un redémarrage dans un à cinq ans ! Qu'est-ce que je vais faire, pendant tout ce temps ? Un an de vacances au ski ? Le temps ne travaille pas pour nous : les techniques cinématographiques évoluent à toute vitesse ; Joe Kittinger a déjà plus de 80 ans. Il y a tant de choses qui tiennent à des fils de soie. Un an de pause, cela pourrait encore aller. Mais cinq ans ? Autant dire adieu au projet.

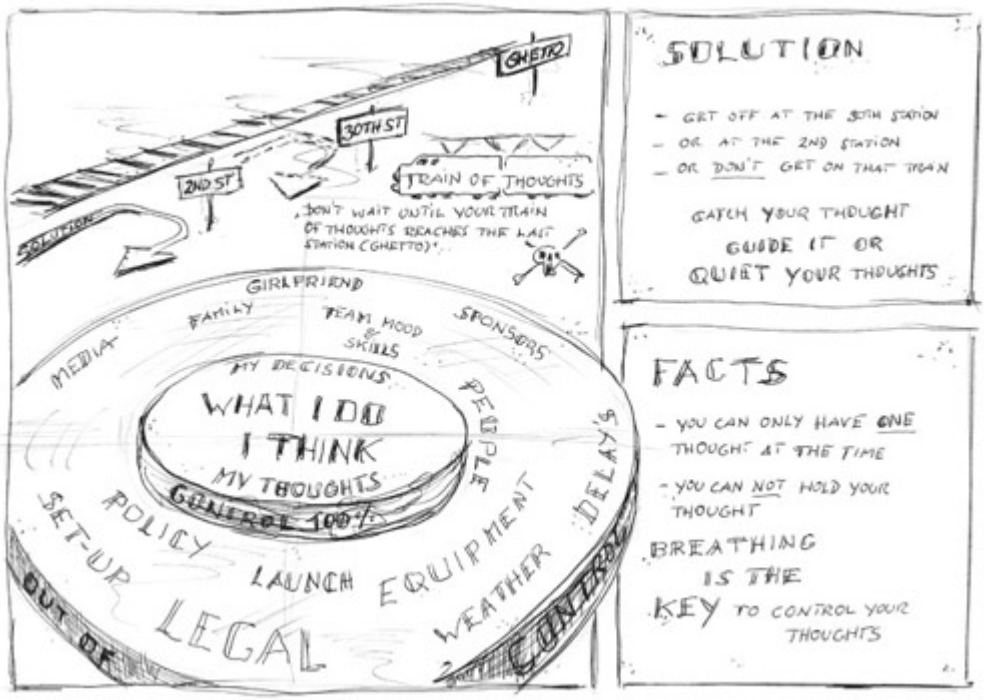
Richie se retrouve au chômage, et je ne peux même pas lui dire pour combien de temps. La situation est vraiment critique.

Le lendemain, je me réveille en pensant : « Je ne parviens pas à croire que cela me soit arrivé hier. Mais bon : va pour un an ! Soyons positifs ! Le verre est à moitié plein, il n'est pas à moitié vide. Et avec la chance que j'ai toujours eue dans la vie, cela ne va pas durer

longtemps. Impossible que cela dure cinq ans ! Nous sommes dans notre droit et nous avons les meilleurs avocats du monde. Admettons un an de pause : je serai toujours le même, ma tête est solide, Joe a un cœur de vingt ans. Pour les techniques de cinéma, on se débrouillera. Je vais parfaire ma formation de pilote d'hélicoptère durant cette année de pause. »

Une journée seulement après cette annonce brutale, j'ai déjà un nouvel objectif. Dix mois plus tard, alors que je suis en route pour la foire horlogère de Bâle, Christophe m'appelle : « Le problème juridique est réglé. Tu as le feu vert : on continue ! » Je traverse Bâle en pensant : « J'en ai toujours été persuadé, c'est mon histoire ! Je n'ai pas triomphé de cette dépression pour que ce projet finisse enterré. Dans ma vie, j'ai toujours mené mes projets jusqu'au bout. Ce procès avec un Américain fou qui s'imagine détenir les droits exclusifs sur un projet que d'innombrables chasseurs de records ont caressé depuis des décennies ? Ce n'était pas un obstacle sérieux. »

Nous reprenons donc l'affaire : nous réactivons les structures à Lancaster, nous rappelons les assistants, nous redéfinissons les orientations et nous recommençons l'entraînement. Nous nous retrouvons au stade où nous avions arrêté les opérations.



Premières réflexions écrites pour tenter de maîtriser conceptuellement le problème de la combinaison pressurisée.

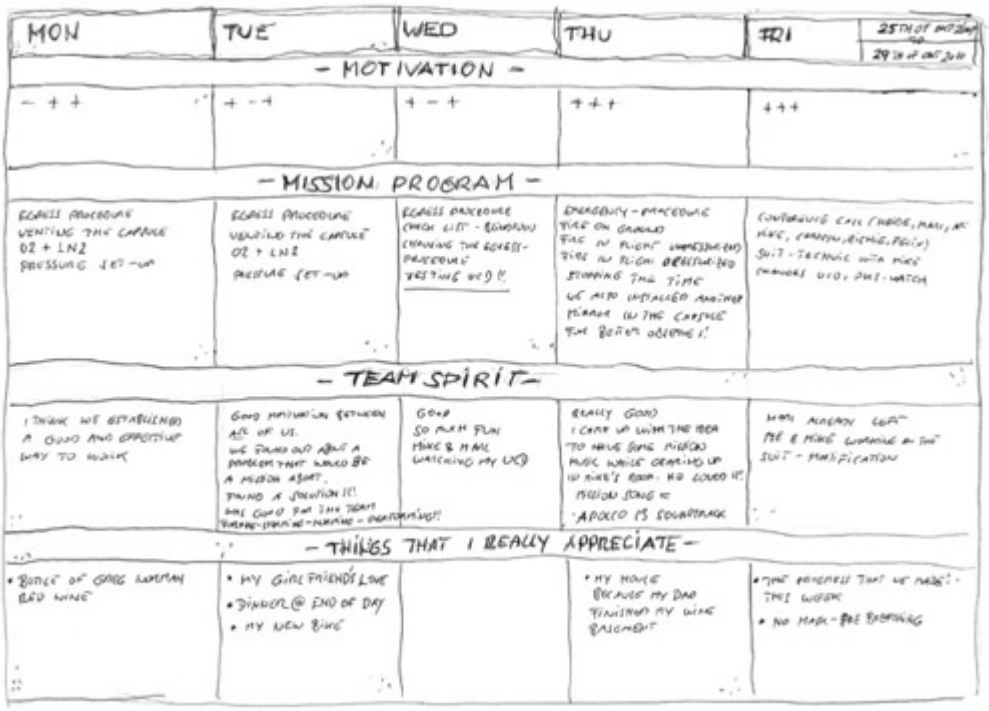


Tableau du protocole d’entraînement hebdomadaire, réparti en quatre domaines : *Motivation* (positive/négative, au fil de la journée) ; *Mission programm* (programme de la journée) ; *Team spirit* (ambiance de l’équipe) ; *Things I really appreciate* (les points forts de chaque journée).

Pilules amères et mise à l’écart

À présent : nous roulons vers Brooks pour réaliser ce grand essai devant lequel j’ai pris la fuite, en pleine nuit. Nous nous sommes entraînés trois semaines durant, après mon retour à Lancaster. Nous avons effectué trois tests éprouvants de cinq heures chacun et un test d’habitacle à l’aveugle, au cours duquel je devais manœuvrer toutes les commandes les yeux bandés, pour le cas où la visière du casque aurait été embuée, dans la capsule. Sans compter d’innombrables tests, imaginés *ad hoc* par nos scientifiques, afin de pouvoir dire : « OK, Felix est au point. Nous pouvons passer les tests à Brooks. » Là-bas, nous nous retrouvons quasiment face à la vitrine du monde scientifique, chez les professionnels de l’US Air Force et de la NASA, les grands prêtres en matière de voyage spatial. Ils vont tout vérifier dans le détail et nous dire (espérons-nous) : « *Well done*, les exercices ont bien été faits, c’est bien. Nous avons confiance en vous et nous voyons que les choses sont en bonne voie. » Mon scénario de cauchemar reste le pouce baissé. Si les professionnels déclarent : « Abandon ! Vous pouvez oublier tout ça ! », le projet Stratos est mort. Ces as vont voir instantanément si nous sommes bons, et surtout si nous le sommes assez pour qu’ils nous épaulent.

Nous avons eu jusqu’ici l’impression que la NASA jugeait ce que nous faisions avec une certaine méfiance : un brasseur de bulles autrichien, qui veut soudain se lancer dans l’espace où – comme chacun sait – il n’y a que la NASA qui s’y connaisse ? L’armée de l’Air, au contraire, a vraiment été notre partenaire : elle a mis à notre disposition ses installations comme la base de Brooks et différents

équipements d’essai. C’est aussi pour cela qu’il est si important que nous convainquions ces responsables, ils doivent être certains qu’ils ont mis leur matériel entre de bonnes mains et qu’ils le récupéreront en bon état.

En novembre 2011, le moment est enfin venu : nous passons les essais décisifs sur la base de Brooks-City, à San Antonio (Texas). J’ai trois vols au programme : on peut en effet simuler au sol, dans la capsule, des vols à très haute altitude. Seront testés à cette occasion l’équipement et les systèmes de la capsule, nos protocoles de vérification sur lesquels figurent aussi tous les processus complexes à grande altitude, et pour finir, moi, l’athlète. Je dois chaque fois tenir cinq heures avec ma meilleure amie – la fameuse combinaison – et pas seulement tenir : j’aurai toute une série de tâches à accomplir pendant ce temps et je ne peux pas me permettre la moindre faute ni le moindre défaut de concentration. Lors du premier essai, nous avons de sérieux problèmes de chauffage avec la visière du casque : après un déclenchement intempestif et paroxystique, nous sommes obligés d’installer un commutateur de secours et le test doit être interrompu. Le deuxième jour, nouveaux problèmes : le dispositif de secours installé dans la nuit ne fonctionne pas mieux et finit par tomber en panne. Le deuxième essai est donc raté. Le troisième test se déroule parfaitement bien et le certificat délivré à cette occasion l’atteste : « *The Red Bull Stratos capsule is man-rated* », la capsule Stratos de Red Bull est acceptable pour un usage humain et jusqu’à une hauteur de 36 000 mètres (la plus grande hauteur jamais simulée à Brooks). Personne ne se doute à ce moment-là que nous allons voler quelques milliers de mètres plus haut l’année suivante. Pour ma part, je suis tout simplement heureux, parce qu’il est maintenant établi que « Felix peut le faire ». Et c’est bien ça le plus important.

Les seuls ennuis que nous ayons connus lors de notre collaboration avec l’US Air Force provenaient de la société David Clark. Elle fabrique les combinaisons spatiales pour les militaires, puisque ceux-ci n’en produisent pas. David Clark nous avait vendu trois combinaisons – mais sans le *hardware,* c’est-à-dire sans les valves et les régulateurs qui permettent de pressuriser la combinaison : autant dire un canot pneumatique sans valve de gonflage ! D’où de graves problèmes. Art

et Joe ont été abasourdis par ce coup-là. Nous avons dû faire les essais en soufflerie comme pour les sauts en parachute depuis un avion – avec une combinaison non pressurisée, faute de ce satané hardware de chez Clark.

Ce fut l'une des multiples avanies du projet Stratos. Vous avez l'argent, vous avez l'équipe, vous avez l'Air Force et vous avez convaincu David Clark que vous êtes bien ceux à qui l'on doit vendre une combinaison – et voilà qu'on vous vend des trucs sans hardware, autant dire sans aucune utilité ni valeur pour le projet !

Le début des tractations avec Clark avait été tendu : « Nous ne vendons rien ! » Un refus clair et net. À ce moment-là, nous n'avions pas encore de collaborateurs suffisamment compétents et renommés dans l'équipe, si bien que Clark ne nous avait pas pris au sérieux. Puis nous avons pu enrôler Joe Kittinger, puis Einar Enevoldson, un pilote d'essai qui avait à son actif des milliers d'heures de vol avec une combinaison de ce genre. Des noms qui comptent, dans cette communauté très fermée. Lorsque nous sommes revenus chez Clark avec cette équipe-là, ils se sont dit : « Ouais ! Einar Evoldson est de la partie, et Joe Kittinger et Art Thompson en plus, qui était dans le projet du B-2 furtif. Red Bull a embarqué des gens vraiment bien. S'ils sont tous là-dedans, nous allons donner une chance au projet. » Et nous avons finalement obtenu une réunion de travail. En fait, ce ne fut pas une réunion, mais plutôt un interrogatoire croisé de cinq heures. Nous avons dû démontrer par écrit absolument tout, du mieux que nous pouvions. De plus, l'équipe de chez Clark nous a expliqué : « Il vous faut non seulement une combinaison, mais aussi – obligatoirement – une deuxième capsule pressurisée ! » En clair : un second système, au cas où le premier serait défaillant. Pour son saut, Joe Kittinger n'était pas monté dans une capsule pressurisée, mais dans une nacelle ouverte, attachée à un ballon stratosphérique : seule sa combinaison le protégeait. Mais Clark nous recommandait donc plus de sécurité – ce qui confirmait d'ailleurs nos préoccupations. Il faudrait plus de temps et plus d'argent, mais nous pouvions nous le permettre.

Malgré tous les obstacles, les surcoûts et les incertitudes, l'ordre de continuer arriva de Salzbourg. Nous nous étions efforcés d'impliquer l'Air Force pendant un an mais c'est un organisme d'État, financé sur

fonds publics. Au départ, le colonel dit bien : « Pas de problème, je vous aiderai bien volontiers. » Mais à la moindre difficulté, cela devient vite : « D'où tenez-vous le hardware ? De l'Air Force ? Comment vous, civils, avez-vous obtenu du matériel d'une organisation gouvernementale ? » Si Felix Baumgartner venait à mourir dans l'aventure, la responsabilité de l'armée serait engagée. Les colonels doivent normalement devenir des généraux et leur uniforme doit rester sans tache, sinon plus de promotion ! Le nombre de nos soutiens potentiels était donc extrêmement réduit, singulièrement à ce moment du projet, alors que le plongeon supersonique était encore très loin.

Nous avons finalement réussi grâce au réseau de relations d'Art et de Joe : une lettre par-ci, un courriel par-là, des réunions, des rencontres et des entretiens, un renouvellement de contacts, etc. Nous avons lentement fait le siège de l'armée. Et c'est finalement passé, au moins partiellement : nous avons obtenu le hardware, nous l'avons installé sur la combinaison et nous avons obtenu la permission de faire les essais. Une heure dans la chambre de compression, puis démontage complet, et nous sommes repartis avec la combinaison nue. Absurde, mais le test était fait. Tout cela a duré presque un an, comme si nous ne devions jamais obtenir cet indispensable hardware. En désespoir de cause, nous avons décidé de changer de stratégie : « Allons trouver les Russes ! »

Je pris contact avec Franz Viehböck, un cosmonaute autrichien qui avait porté une combinaison russe dans la station MIR. Nous nous sommes rencontrés dans le Hangar 7 de Red Bull et je lui ai expliqué notre problème. J'étais parfaitement conscient de l'incongruité de mon idée : un projet (autrichien) qui devait se réaliser en Amérique, avec une combinaison spatiale russe ! Deux systèmes totalement opposés pour un projet démentiel. Mais nous avions déjà fait tant de préparatifs que nous ne voulions à aucun prix renoncer. Viehböck mit en branle ses contacts et la réponse arriva au bout d'un mois : « *Niet !* Ça ne nous intéresse pas ! » En clair, pour nous : retour à l'Air Force ! Et à un moment, contre toute attente, nous avons fini par obtenir le hardware tant désiré.

C’est Joe Kittinger qui nous a introduits auprès de l’US Air Force. Joe est une pointure à qui beaucoup se sont adressés avec des projets de même nature que les nôtres, mais sans succès. Sans lui, nous aurions rencontré de sérieuses difficultés. Il est incontournable, parce qu’il est le seul à posséder l’expérience et les contacts indispensables. Nous aurions très bien pu ne pas retenir son attention, mais il a sans doute été impressionné parce que nous avions déjà Art avec nous – un homme du même sérail que lui. Il constata aussi que la société Red Bull nous soutenait solidement, sur les plans professionnel et financier. Il savait que la sécurité coûte cher : lorsque l’on veut faire trois sauts d’essai et préparer tout ce qui est nécessaire, il faut beaucoup d’argent.

Des concurrents se sont aussi manifestés au fil des ans, mais je ne les ai jamais pris au sérieux. Je savais tout ce qu’il fallait rassembler pour se lancer dans un projet de cette envergure. Au départ, on pense : une combinaison, un aérostat, une capsule et le tour est joué ! Mais il n’en est rien. Nous aussi, nous avions pensé que ce serait plus facile, et nous avons vite constaté que les choses étaient beaucoup plus complexes : j’ai vite compris pourquoi personne n’avait pu battre le record de Joe pendant un demi-siècle. Cela dit, Red Bull commençait à s’impatienter : « Il va falloir accélérer. Un nouveau concurrent monte une opération. » Mais j’ai tout passé en revue – le matériel, l’équipe, la combinaison, l’intendance – et j’ai su que cela ne pouvait pas aboutir. Même si ce concurrent arrivait à décoller, il ne reviendrait pas vivant. Car décoller est une chose, mais franchir le mur du son et survivre, c’est une autre paire de manches.

Joe a été LE professionnel de notre équipe. Nous nous sommes rencontrés en Floride, le 16 août 2008, lors d’une réunion organisée par la société de parachutes Strong Enterprise. Au bar de l’hôtel, nous avons constaté que c’était précisément le jour du 48e anniversaire de son record. Nous avons fêté ça et la glace était rompue. Notre entente fut immédiate. Je crois aussi que notre grande différence d’âge a beaucoup joué. Si Joe n’avait eu que trois ou quatre ans de plus que moi, il y aurait eu trop d’ego en jeu ; mais à 80 ans, Joe pouvait sereinement envisager de passer la main. Son record avait tenu cinquante ans, il était temps de voir ce que la technique et la science

d’aujourd’hui pouvaient apporter. Il me disait : « Je peux aider l’équipe, on aura besoin de moi. »

Je me suis toujours senti proche d’Art, notre directeur de projet. Je savais qu’il était impossible de trouver quelqu’un possédant les cinq ou six qualités indispensables pour diriger un projet aussi gigantesque ; ce serait parfait si la personne choisie en possédait au moins quatre. Art était le candidat idéal, mais il manquait parfois d’une bonne appréciation des hommes, d’une bonne capacité à reconnaître ses erreurs et à redresser la barre au bon moment. Il laissait beaucoup de choses aller à vau-l’eau, parce qu’il faisait trop confiance aux gens. Je me suis souvent affronté à lui, en lui disant par exemple : « Art, ce collaborateur ne vaut rien pour nous. Regarde son poste de travail, le foutoir que c’est ! Ça ne convient pas pour un travail aussi technique, que tous les câbles soient là, dans le désordre. Il faut avoir de l’ordre, de la structure. Pour un créatif, passe encore : il peut avoir d’autres capacités. Mais pour un technicien, non ! Tu as vu sa bagnole ? Un vieux cabriolet Mazda, rafistolé avec des bouts de bois pour que le toit ne s’effondre pas, étanchéifié au silicone, un vrai tas de boue ! Et ce type est en train de travailler à un engin dont ma vie va dépendre ? Désolé, Art, mais ça m’inquiète. »

J’ai observé Art attentivement. C’était un ami : il m’avait aidé à mettre ce projet sur les rails ; il a été le premier avec qui j’ai pu en parler, parce qu’il n’y avait personne d’autre pour saisir la mesure de cette énorme entreprise. Toutefois, je restai le directeur non officiel du projet, celui qui maintient la cohésion de l’équipe et qui représente la société commanditaire, Red Bull. Et je devais aussi songer à ma vie : c’était moi qui monterais tout là-haut, moi seul, qui paierais de ma vie les fautes éventuellement commises par d’autres.

Peu à peu, Art a été mis sur la touche. Il fermait trop souvent les yeux et excusait des collaborateurs que j’aurais personnellement saqués sur-le-champ, en disant : « Bon, il vient d’avoir un enfant et d’acheter une maison. Il a besoin de chauffage, on ne peut pas le mettre à la porte comme ça. » Pour un directeur de projet qui devait avant tout se comporter rationnellement, Art était simplement trop sympathique.

Un exemple typique : l'affaire du soudeur. Il s'agissait de souder le cadre en acier de la sphère dans laquelle je devais prendre place. Ce cadre devait être ensuite habillé et isolé. Le cadre en acier devait être assemblé par un soudeur de qualification aéronautique certifiée car il s'agissait, en dernière analyse, d'un aéronef. On ne pouvait quand même pas engager n'importe quel serrurier de quartier. J'étais donc assis dans le bureau à côté d'Art, pour assister à l'entretien d'embauche. Je m'étais dit : « Voyons un peu comment cela se passe. » Je ne disais rien. Art questionna le soudeur postulant : « Bon, comment te sens-tu ? Qu'est-ce que tu as fait avant ? » Réponse : « J'ai travaillé à droite et à gauche. J'ai besoin de ce travail. J'ai acheté une maison et j'ai besoin de la chauffer. » En une demi-heure de temps, Art l'avait embauché : le type habitait à 80 miles de notre base et pendant l'entretien, Art n'avait à aucun moment vérifié ses travaux et sa qualification réels ! Il me semblait quand même impossible d'engager quelqu'un uniquement parce qu'il vous est sympathique et qu'il a besoin d'argent.

La suite n'a donc rien d'étonnant. Le projet cafouilla de nouveau, en raison d'inachèvements ici et là. Heureusement, j'avais un « informateur » à Lancaster, qui me racontait beaucoup de choses. Si le projet avait des ratés, c'était à cause des erreurs du soudeur : « Felix, le soudeur ne travaille pas sur place. Il soude chez lui. » En un mois, il avait soudé trois cages, et aucune ne convenait. Je dis alors : « Comment ? Elles ne vont pas ? Mais on vérifie les cotes, au fur et à mesure ! » Difficile, à 80 miles de distance ! Art avait engagé ce type et le soudeur l'avait appelé une semaine plus tard : « Dis donc, Art, est-ce que je ne pourrais pas souder ce truc chez moi, dans mon atelier ? Sinon, je dois faire tous les jours 160 miles aller et retour. Et ma femme… tu sais comment elles sont, Art… » Et le brave Art avait aussitôt répondu : « Mais oui, pas de problème, que tu soudes ici ou chez toi, pourvu que le travail soit fait… » Et c'est ainsi que le travail du soudeur avait totalement échappé à notre contrôle : s'il avait travaillé à Lancaster, nous aurions suivi les opérations et serions intervenus tout de suite. Résultat : nous avions fait construire trois cages pour rien et perdu un mois qu'il fallait rattraper, mais comment ?

Cet incident et quelques autres me firent réfléchir. Je savais qu'Art n'était pas assez exigeant, mais tout de même, c'était mon ami ! Il était trop bon, une vraie mère Teresa ! Après de durs combats intérieurs, j'ai dû devenir professionnel et laisser l'amitié de côté. Red Bull et moi-même étions arrivés à la même conclusion : « Nous devons lui coller un assistant qui contrôlera ses décisions. » Patrick Wright était apparemment l'homme de la situation, rigoureux, impitoyable, un jeune analyste froid et ambitieux, sans états d'âme. Après maints ajustements, nous nous sommes entendus pour qu'il présentât sa candidature. Il fut le premier à concevoir un plan directeur : « Si nous n'avons pas cette batterie dans la semaine 13 du calendrier, cela veut dire que nous ne pourrons pas faire le test dans la semaine 26, donc que nous ne pourrons pas lancer le ballon dans la semaine 28. » Pat concevait l'ensemble du projet et adoptait une stratégie de guerre.

Nous avons ensuite organisé une réunion à trois et mis brutalement Art devant le fait accompli : « Pat prend ton poste, les négociations, les plans, etc. Il est dorénavant l'interlocuteur de tes collaborateurs, parce qu'il maîtrise la boutique mieux que toi. Nous devons avancer, car nous avons rarement tenu nos échéances. Nous ne pouvons pas continuer comme ça, sinon nous n'en verrons jamais la fin. » C'était dit ! Art fut d'abord désarçonné : « Vous êtes devenus fous ? » Mais il n'y avait pas à discuter : Art n'était plus le numéro un.

Lorsqu'ils s'en rendirent compte, tous les collaborateurs d'Art se solidarisèrent avec lui et laissèrent Pat se morfondre seul dans son bureau, sans lui transmettre aucune information. Il jeta l'éponge au bout de quelques jours, profondément vexé : « Je me fais l'effet du parent pauvre. Un vrai supplice ! Je vous annonce que je ne vois aucun avenir dans ce projet et que j'abandonne. » Art redevint donc le directeur de projet, tout repartit comme avant. Plus rapidement, quand même : Red Bull nous délégua Helmut Wahl, directeur de Motorsport Marketing (États-Unis), un Allemand que nous installâmes aux côtés d'Art et qui nous aida grâce à sa ponctualité toute germanique. Il s'entendit tout de suite très bien avec Art, après l'avoir prévenu : « Je suis là pour t'aider. Ce que tu ne peux pas faire, je le fais. Je ne suis pas un ennemi, je suis ton ami. »

La présence de Helmut fut positive, en particulier grâce à sa carte des vents. Il n'y avait à Roswell que quelques mois favorables, avec trois ou quatre jours sans vent en janvier et février ; la fenêtre de départ ne revenait ensuite qu'en avril ou mai. On ne pouvait en fait travailler utilement que tous les deux ou trois mois, car il fallait compter à chaque fois avec les préparatifs. Nous avions programmé deux lancements à vide, deux lancements « habités » et enfin le grand saut : en bref, quatre lancements à partir d'avril ou mai. Helmut afficha cette carte des vents et la consultait chaque jour. Il finit par nous prévenir : « Nous avons trois jours en janvier. Ça devrait aller. » En fait, il ne fallait vraiment qu'une journée avec très peu de vent : nous pouvions alors lancer un ballon et nous aurions ainsi recueilli, dès janvier, les données chiffrées nécessaires – en gagnant du même coup deux mois ! Nous pourrions alors accélérer dès février, effectuer le deuxième lancer en avril, les autres jusqu'à juillet, et enfin, entre août et octobre, réaliser le grand saut. Tout se passa comme il l'avait prévu.

Ed Coca, notre directeur de lancement, était aussi un gars d'une solide trempe. Son père était mort peu de temps avant mon deuxième saut de 30 kilomètres de hauteur, et il vint directement de l'enterrement au lancement, comme si de rien n'était. J'étais dans la capsule et je pensais : « C'est de la folie ! » Ed était l'homme essentiel pour les 1 500 premiers mètres : si quelque chose n'allait pas, si le parachute de la capsule ne se déclenchait pas, je ne pourrais pas sortir pour sauter. Je songeais : « Et si Ed n'est pas dans son assiette ! Je ne peux quand même pas lui en vouloir. Il vient juste d'enterrer son père. » Mais il travailla parfaitement bien et me lança même, un peu plus tard : « Quelle ironie du sort ! Hier, j'ai porté quelqu'un en terre et aujourd'hui, je vais expédier quelqu'un au ciel. »

Ed était un authentique professionnel – alors qu'Art se mettait à genoux si un quidam lui déclarait : « Je viens d'acheter une maison, il faut que je la chauffe. » Art était totalement investi dans notre projet : il était souvent *the last man standing*. Peu importaient nos accrochages : il était là le premier le matin et le dernier le soir. Les photos et les vidéos prouvent que le projet l'affectait physiquement : au fil des mois, ses cheveux sont passés du brun au gris.

Vers la fin, il s’est laissé pousser une barbe qui lui allait très bien. Tout le monde a remarqué à quel point il rayonnait lorsque nous allions de succès en succès. Lorsque la capsule – sans équipage – s’est élevée pour la première fois, ce fut d’ailleurs un grand jour pour nous tous ! Nous avions travaillé là-dessus pendant cinq ans, mais l’engin était resté au sol. Combien de fois en avions-nous parlé et rêvé, de ce départ, et voilà. Nous étions là, par ce matin glacial de décembre 2011, à Roswell, pour cet *unmanned test I*, à 5 heures, par – 4 °C. Après le déverrouillage de la grue, l’engin s’éleva et plana majestueusement : nous avions tous les yeux humides. Cette capsule, gardée et choyée jalousement pendant cinq ans, partait vers l’espace. Dans le centre de contrôle de la mission, une heure plus tard, nous avons vu l’horizon s’assombrir un peu et la courbure de la Terre devenir perceptible. Avec nos propres techniques de prise de vues et de transmission radio, nous recevions sur nos écrans les images de la stratosphère – sans la NASA ! Pour nous, c’était comme recevoir les images de la Lune ! Malgré les vicissitudes traversées, les rebuffades et les avanies subies, Art retrouva sa confiance en lui et nous dit : « Les gars, c’est bien parti. Ça a duré un peu plus longtemps que prévu et ça a coûté plus cher, je vous l’accorde. Mais la navette est là-haut ! » Il avait vraiment besoin de ce succès après tout ce qui s’était passé.

Le projet Stratos avait suscité, depuis le départ, une gamme complète d’émotions, de stratégies, de mensonges, d’actions judiciaires, de résiliations et de désastres commerciaux en tous genres. Vu sous cet angle, nous avions fait vite : cinq ans, ce n’est rien, compte tenu des obstacles surmontés. Et réussir, en trois ans, quatre lancers de ballon, avec tous les préparatifs que cela implique, cela constitue un record. Après coup, une fois tous les problèmes résolus, on ne se souvient que des bonnes choses et l’on dit : « En fin de compte, c’était assez cool. » Ce que les gens verront sur leur écran d’ordinateur ou de télévision ne sera qu’un minuscule aperçu, un bref coup d’œil par le trou d’une serrure.

La dernière ligne droite : le jour J approche

Le départ se fera à 2 heures du matin, un jour ou l'autre, lorsque tous les problèmes auront été résolus et que je pourrai enfin décoller. L'équipe aura commencé les derniers préparatifs au centre de contrôle, la veille au soir, à 20 heures ; ensuite Helmut viendra frapper à ma porte, pour me conduire à mon excursion spatiale.

D'ici là, il restait un bon bout de chemin à faire. J'aurais pu depuis longtemps me faire embaucher comme expert en dépannage : « Vous avez un problème ? Je m'y connais en problèmes. » Un peu comme Harvey Keitel, dans *Pulp Fiction* : « Mon nom est Winston Wolf. Je résous les problèmes. » Rétrospectivement, le projet Stratos a été une longue série de problèmes à résoudre. Un jour par exemple, en plein désert du Nouveau-Mexique, la grue à laquelle était suspendue la capsule a gelé : au matin, impossible d'actionner le bras de levage ! De l'humidité avait dû pénétrer dans le mécanisme et geler pendant la nuit. Cela ne nous était jamais arrivé. Que faire ? Eau chaude ? Lance-flammes ? Nous avons tourné en rond pendant trois quarts d'heure, pour remettre en marche cette fichue grue. Nous étions tous désemparés, le vent allait se lever ! Nous allions rater le bon créneau horaire et nous aurions encore une fois travaillé pour rien…

Ce fut comme cela en permanence. Le premier essai de lancement sans passager échoua : trop de vent. Avec un vent de 20 kilomètres à l'heure, le camion-grue chargé d'arrimer la capsule sous le ballon ne pouvait effectuer sa tâche puisque lui-même ne dépassait pas les 20 kilomètres à l'heure. Parfois le vent tournait et il fallait repartir en

diagonale sur la piste… mais au bout de 200 mètres, c'est le désert. Nous avons essayé de rouler dans le sable avec le camion : ce fut une très mauvaise idée ! Le deuxième essai de lancement sans passager a bien failli échouer, à la suite d'une baisse de température : une mince pellicule de glace s'était formée sur l'enveloppe du ballon. Il prenait alors une gîte incontrôlable. Une autre fois, nous avons dû affronter une invasion de criquets, comme dans l'Ancien Testament. Tout s'annonçait pourtant bien cette fois-là : température, vent, météo, tout semblait parfait. Mais afin de pouvoir travailler de nuit, nous avons allumé un puissant projecteur et un quart d'heure plus tard, les criquets nous arrivaient jusqu'aux chevilles et ils avaient envahi la piste. Le bruit des insectes écrasés sous nos pas ressemblait aux craquements d'une couche de glace friable sur laquelle nous aurions couru ! Il nous a fallu examiner minutieusement toute la capsule, pour vérifier qu'aucun criquet ne s'était fourré dans les trous ou dans les fentes. Une simple aile de criquet coincée entre deux fils aurait pu occasionner un court-circuit et déclencher un incendie. Le coup du projecteur, nous ne l'avons plus jamais tenté !

En vérité nous les avons connues, les dix plaies d'Égypte. Une tempête de sable aussi, naturellement. Le sable du désert se glisse dans chaque recoin de la capsule, dans chaque partie des caméras. Vingt assistants ont dû passer des heures à éliminer ce sable avec mille précautions, à l'aide d'air comprimé.

Lors du deuxième essai « habité », la capsule est tombée : elle a basculé et s'est endommagée. Cela s'est produit à cause du système de *reefing* que nous avons mis au point. Il devait permettre de me récupérer éventuellement avec la capsule à grande altitude. Il fallait que le parachute de la capsule soit doté d'une sangle de reefing : en cas de chute de la capsule, une charge explosive libère automatiquement cette sangle à une altitude d'environ 7 000 mètres et le parachute se déploie aussitôt. Ce système a été conçu pour que je ne reste pas trop longtemps dans la capsule en descente, au cas où j'aurais été dans l'impossibilité de sauter. Depuis une hauteur de 30 kilomètres, la capsule mettrait en effet trop de temps à parvenir au sol si le parachute se déployait dès le début de la descente. Si j'avais dû rester dans la nacelle, j'aurais été dans une situation extrêmement périlleuse à cause

de la décompression et des lésions cérébrales qu'elle entraînerait. Malgré le caisson hyperbare et tout le matériel dont ils disposent, les médecins au sol ne pourraient rien pour moi. C'est exactement ce qui est arrivé en 1966 à l'Américain Nicholas Piantaniga, lorsqu'il a essayé de battre le record de Joe Kittinger. Il a paniqué sous son casque et, à une hauteur d'environ 17 000 mètres, les contrôleurs au sol ont entendu le bruit d'une fuite d'air : « C'était quoi, Nick ? – Urg… ! » Et la liaison radio a été coupée. La nacelle, aussitôt détachée du ballon, a été récupérée au sol vingt-six minutes plus tard. Piantaniga était dans le coma, avec des lésions cérébrales irréversibles : il est mort quatre mois plus tard. On constata par la suite que la visière de son casque était mal refermée : à cette hauteur, cela se traduit par une dépressurisation immédiate et par un manque d'oxygène fatal. Le coma avait été instantané. Détail tragique : la femme et l'enfant de Piantaniga étaient sur place.

Le problème est bien là : tu as beau savoir que tu ne dois pas ouvrir ta visière, si le stress te prend lorsque tu portes ton casque, tu as le sentiment que tu dois l'entrouvrir, pour te soulager. Tu sais parfaitement qu'il n'y a pas d'oxygène à l'extérieur, mais tu ne le vois pas.

Si un incident se produisait, je devrais donc redescendre au plus vite, quitter la zone dangereuse pour être soigné par des médecins. Nous avions conçu ce système de retardement de l'ouverture complète du parachute pour cette raison. Lors d'un essai à 30 kilomètres d'altitude, la charge explosive n'a pas fonctionné, le parachute ne s'est pas ouvert complètement et la capsule s'est crashée. L'absorbeur de choc (*crashpad*) dont elle est dotée a été détruit, l'électronique et l'étanchéité sont restées intactes.

On décida de recourir à la capsule de remplacement, en y intégrant certains instruments récupérés dans la capsule accidentée. Nous avons par exemple installé des batteries neuves, bien que celles de la première capsule fussent encore opérationnelles. Nous ne voulions pas risquer non plus la moindre fissure dans une plaquette ou un circuit imprimé, susceptible de provoquer un court-circuit et un incendie à 30 kilomètres d'altitude.

Les vérifications effectuées amenèrent des découvertes. La capsule accidentée était tombée au voisinage de White Sands, centre d'essais secret des fusées américaines. Au-dessus de ce genre d'installations se trouve toujours un bouclier de protection électronique qui déclenche automatiquement un brouillage des signaux (*signal-jamming*) indésirables. C'était d'ailleurs la raison pour laquelle notre radiocommande était restée muette. Je demandai aussitôt pourquoi le *cutter* paramétrique n'avait pas fonctionné, alors qu'il marchait à l'air comprimé. Mon équipe fut incapable de me répondre. Bizarrement, les signaux de caméra étaient bien passés. Étrange… L'explication par les « brouillages de White Sands » permettait en fait d'éluder les responsabilités : ce n'était la faute de personne ! Nous tirâmes de cette mésaventure une conclusion pratique : il fallait à tout prix que je sois en mesure de libérer la sangle de reefing depuis l'intérieur de la capsule. Nous y avons donc installé un cutter manuel, pour m'éviter d'être réduit à l'impuissance et promis à une mort certaine.

Cette affaire de changement de capsule ne fut d'ailleurs pas si catastrophique pour moi. Quatre semaines d'interruption forcée ? Je filai en Suisse passer un mois au bord du lac de Constance (où j'avais déménagé entre-temps). Natation, plongée, roller – de quoi recharger mes batteries à bloc, afin de revenir frais et dispos, pour accomplir mon grand exploit. Cette pause fit du bien à l'équipe : elle ne se composait pas de garçons de 25 à 30 ans, mais d'hommes déjà mûrs. Même Joe – le vieux monsieur – put s'accorder un moment de repos.

Après tant d'années, nous étions maintenant tout près du but, motivés, sûrs de nous, et certains que nous allions réussir. Nous prenions un peu de temps pour souffler avant l'envol. Je voulais profiter pleinement de ce grand *showdown*, mettre en scène ce moment auquel je m'étais intensément préparé depuis cinq longues années. Pas de précipitation, surtout ! Tout devait être bien préparé, un petit réglage par-ci, par-là, et nous allions montrer au monde ce que nous pouvions faire !

Ce séjour en Suisse me permit d'organiser la visite au Nouveau-Mexique de presque toute ma maisonnée. Ma famille serait avec moi, mais aussi Nicole et bon nombre de mes camarades. Je souhaitais que tous mes proches participent au plus grand et au plus beau moment de

ma vie. Leur soutien était d'une importance capitale pour mon mental. Pour la première fois de ma vie, je n'étais plus un lutteur solitaire, je ne me sentais plus seul. En montant dans l'avion à Zurich avec Klaus Pollhammer, l'un de mes meilleurs amis, je me sentais vraiment heureux d'effectuer ce grand saut. Le sort en était jeté et je le savais.

Deux jours avant le lancement, ma famille et mes amis étaient là, tous fiers de moi. Surtout mon père, je crois.

Avant ce saut, nos conversations ressemblaient le plus souvent à ceci :

« Tu sais, je pars pour Rio et je vais sauter du haut du Christ Rédempteur.

— Bon, bon, vas-y ! »

Je pouvais difficilement lui dire : « Viens avec moi, au pied de la statue, dans la forêt tropicale : demain matin, de bonne heure, je saute de là-haut. » Ou bien lui parler de la grotte en Croatie : dormir deux semaines sous la tente, ça n'était pas son genre. Après mes sauts, il regardait les photos, et j'étais assis à côté de lui, sur le canapé du salon familial.

Je crois que mon père n'avait pas imaginé les dimensions réelles du projet Stratos, avant sa visite au Nouveau-Mexique. Après avoir quitté l'aéroport de Roswell, nous roulions depuis trois heures à travers le désert, une ligne droite, aussi longue que la traversée du nord au sud de l'Autriche. Le téléphone portable y est muet ; pas de station-service, pas de café pendant des miles… Et soudain, surgi de nulle part, le complexe du centre de contrôle avec ses installations de climatisation, ses cuisines et ses baraquements – une sorte de base lunaire. Il faut savoir que, normalement, ici, c'est le désert. Il a dû se dire : « Tout ça est là pour Felix, mon fils, qui me raconte depuis vingt-cinq ans des histoires auxquelles je n'ai réagi qu'en lui disant : "Va donc travailler ! Cherche-toi un métier ! Tu ne peux pas gagner d'argent, avec le sport ! Qui est-ce qui va te payer pour sauter ?" »

Mon père est tellement sidéré qu'il ne prend plus une seule photo. Ensuite, j'organise une visite guidée pour tout le monde : « Vous voyez, nous avons travaillé ici depuis cinq ans. Voici les ateliers, voici la salle de contrôle ; la capsule est là – chacun a le droit de s'y

asseoir… » Mon père s’assied dans l’aéronef de son fils, au bas duquel figure (avec mon prénom) le nom que nous partageons : « Felix Baumgartner ». Mes parents visitent pour la première fois les États-Unis ; aucun d’eux ne connaît un mot d’anglais mais sur la base, tout le monde les connaît et les apprécie. Un jour, mon père me raconte qu’il est allé au bureau du général qui commande la base de Roswell. Je lui demande : « Mais comment as-tu fait ? Tu ne parles pas l’anglais ! » Et mon père de m’expliquer tranquillement qu’il a rencontré un Allemand qui s’est chargé de la traduction. Je pense en moi-même : « Mon père, tout de même, il est à l’aise partout ! »

Mon frère Gerald est fier d’être là. Cuisinier de son état, il nous prépare le soir un petit barbecue près de la piscine. Il fait les courses dans la journée avec notre mère – qui a simplement transféré d’Autriche en Amérique le « système maman » : on achète de la moutarde douce, de la viande, des épices, des sauces, et en route ! Elle est pour la première fois aux États-Unis et la voilà déjà en cuisine. Je trouve cela chouette. Elle est assise là et bavarde comme à la maison – sauf que nous sommes à Roswell. Cette familiarité tranquille est d’une importance extrême pour mon mental. On a besoin de ça, dans les moments où l’on doit être très performant.

La première tentative de lancement doit être remise, à cause du vent, mais ça n’est finalement pas si mal. Je suis naturellement déçu, parce que je m’étais dit : bon, dans trois heures, tout est terminé. Maintenant, le saut est reporté et je dois m’y remettre ! Au fond, cette annulation de dernière minute a été pour moi comme un ultime entraînement : je ne pouvais rêver de meilleur test. J’avais vécu une première fois la tension d’angoisse – physique et mentale – qui précède le saut ! Je n’avais jamais vécu cela.

Quatre jours plus tard, le même scénario recommençait, je l’avais déjà vécu. Je savais que je pouvais y arriver. Je savais comment j’allais me sentir, à l’aube, et ce que j’éprouverais face à tant de gens et face à mes parents qui étaient là pour me regarder. Même si je n’avais pas pu fermer l’œil la nuit dernière, je savais qu’il fallait rester calme, que cela allait arriver bientôt. Très bientôt, même.

Going home : le grand saut

Don Day, notre météorologue, a toujours été extrêmement précis pour énoncer ses prévisions. Chaque fois qu'il a dit « Mercredi, s'annonce bien », cela s'est vérifié. La veille d'un saut, il fonde son estimation de la situation météorologique moitié sur les données recueillies, moitié sur son intuition. La décision de savoir si le jour le plus important de ma vie sera ou non le 14 octobre 2012 dépend donc à 50 % de l'intuition d'un scientifique.

J'ai confiance en Don. Lorsque nous avons eu des problèmes avec le vent par le passé, ce n'était pas à la suite d'une mauvaise information qu'il nous avait donnée, mais parce que nous étions hors de la fenêtre de lancement. C'est ce qui s'était passé lors de l'annulation, quatre jours avant le 14 octobre. Nous savions en effet quand le vent arriverait, mais ce que nous ignorions, c'était que le gros tuyau de refroidissement pénétrant dans la capsule pour la rafraîchir au lever du soleil resterait en permanence appuyé sur la radio. J'étais en train de communiquer lorsque la radio, devenue brûlante, s'est soudain éteinte. Nous avons tâtonné pendant une demi-heure avant de trouver – mais nous étions désormais hors de la fenêtre de lancement. Le vent s'était levé. Don Day n'y était pour rien : son pronostic était juste à 100 %.

Selon Don, le lancement pouvait donc avoir lieu aujourd'hui. Il était logique que je n'aie pas fermé l'œil de la nuit, mais les raisons de cette insomnie étaient plus surprenantes que prévu. Andy m'avait assuré qu'aucun homme ne peut dormir tranquille, la veille d'un jour aussi décisif, mais il y avait pire : une famille mexicaine s'était installée au bord de la piscine de l'hôtel, sous ma fenêtre ; chez les Mexicains de la

région, les soirées commencent généralement assez tard et elles ont tendance à s'éterniser. Impossible de les faire taire complètement – mais impossible aussi de dormir avec ce bruit de fond. Nicole était descendue voir le directeur : « Mon ami est couché, là-haut. Il doit se lever à 2 heures du matin pour accomplir un exploit où il risque sa vie. Pourriez-vous demander à ces messieurs-dames de faire un peu moins de bruit autour de la piscine ? » Non, il ne pouvait pas : ces gens avaient régulièrement réservé les lieux et acquis des droits. Il pouvait difficilement leur couper le courant.

Je passais donc la nuit à me retourner dans le lit, en ruminant mille pensées. Nous n'avons plus qu'un seul ballon. À la suite de l'accident qui a ruiné l'avant-dernier, nous avons essayé d'en commander un autre, mais cela aurait pris des semaines et nous avions dépassé les délais. Alors que la dernière possibilité était normalement au mois d'août, la chute de la capsule avait reporté le lancement en octobre, presque la fin de l'année. Dès la fin de l'automne, un vent terrible souffle ici, interdisant tout départ. La tentative serait alors repoussée à juin 2013. Tout l'argent serait perdu, il faudrait ranger et entreposer la logistique pendant l'hiver. Et que dire de la presse, trois cent cinquante à quatre cent journalistes, en instance d'article ou d'antenne ! Quel scénario cauchemardesque !

Tout reposait donc maintenant sur ce dernier ballon, ce monstre de plastique à la peau si mince et si sensible. Notre projet monté depuis cinq ans et pour lequel nous avions acheté plusieurs ballons de remplacement, afin de ne pas nous retrouver en situation de manque, dépendait alors du dernier ballon disponible. « Peut-être était-ce nécessaire, songé-je : peut-être l'homme a-t-il besoin inconsciemment de cette ultime pression pour donner tout ce qu'il a en lui ? »

Ces idées et bien d'autres me passent par la tête, durant cette nuit d'insomnie, au Nouveau-Mexique. J'étais parti me coucher à 20 heures, puisque je devais partir à 2 heures du matin. D'habitude, je ne me couche jamais avant minuit. Rien d'étonnant, donc, à ce que mon corps se plaigne : « Qu'est-ce qui se passe, mon vieux ? Ce n'est pas notre heure. » Dans le même temps, ma raison me commandait : « Tu as besoin d'un peu de sommeil. Tu as demain une très longue journée devant toi et un très long chemin à parcourir. » Impossible de

trouver le sommeil. Je regardais le réveil : « Plus que deux heures ! Quand le sommeil va-t-il venir ? » Et au moment où je croyais m'endormir, le réveil sonna, naturellement. Non, ce n'était pas possible. Je l'avais peut-être réglé sur minuit, par inadvertance. Mais non, il était bien 1 h 30, l'heure de mon petit déjeuner !

Durant toutes ces années de préparation, je m'étais renseigné sur le régime des astronautes avant leur départ en mission. J'avais rencontré Neil Armstrong un soir, dans un dîner au Hangar 7, peu avant sa mort, et j'avais pu le questionner. Sa réponse était la même que celle de ses confrères : « Un steak et des œufs. » Au petit déjeuner ! Bon, me suis-je dit, puisque tous font comme ça, je vais le faire aussi. J'ai donc essayé deux fois et me suis mis à table devant un steak. Mais je suis trop fatigué et trop tendu à la fois ; dans ces conditions, la viande et les œufs ne passent pas. J'avais pourtant besoin de manger quelque chose qui tînt au corps. Je suis allé trouver Andy, avant l'un des vols d'essai : « J'ai un gros problème : pas d'appétit le matin, de bonne heure. Je ne supporte que les boissons. » Sur une recette d'Andy, notre cuisinier (Henry Avila) me prépara donc deux types de *shakes* avec des protéines, du sucre et des glucides à assimilation lente, joliment fruités, afin de me procurer l'énergie dont j'ai besoin. Je buvais toujours les deux.

Nouvelle surprise : avec tout ce dont j'avais eu à m'occuper, je n'avais pas trouvé le temps d'aller me faire couper les cheveux. Hors, je n'ai jamais connu d'autres coiffeurs que mon ami Roland Ruggenthaler, à Salzbourg. Maman m'a coupé les cheveux jusqu'à mes 17 ans, puis Roland a pris le relais. À 21 ou 22 heures, son salon est toujours ouvert pour moi. J'ai aussi été son témoin de mariage. Ici, à Roswell, lorsque j'ai demandé la veille à notre cuisinier s'il connaissait un coiffeur, il m'a répondu : « Moi, je suis coiffeur ! »

La cuisine n'est en fait pour lui qu'une activité annexe, qu'il pratique par plaisir. Nous nous sommes donc retrouvés à son hôtel, le soir même ; il avait installé son salon de coiffure dans la salle de bains. C'est vraiment fou : je me casse la tête avec cette histoire de steak et d'œufs au petit déjeuner et ce garçon me prépare deux *supershakes*, avec tout ce qu'il faut dedans ; je demande un coiffeur et ce gars est là aussi pour me couper les cheveux ! C'est un service complet, pour

mon bien-être comme mon allure physique. Je suis heureux et lui est diablement fier. Il pourra dire, en rentrant chez lui : « Vous savez qui a préparé les shakes de Felix ? Et qui lui a coupé les cheveux ? »

À 2 heures, Helmut frappe à ma porte, exactement comme cela se passait pendant les essais. J'avais chaque fois l'impression qu'on m'emmenait à l'échafaud : le dernier repas du condamné, puis le gardien qui vient frapper à la porte de la cellule… Maintenant, je quitte le confort et la sécurité de ma chambre d'hôtel, pour aller vers l'événement public. La BBC est déjà là, près de la voiture, avec les gars qui ne m'ont pas quitté depuis cinq ans. Aujourd'hui, c'est enfin le grand jour – le dernier ballon, la dernière fenêtre de lancement possible. Je leur dis quelques mots sans importance, puis : « Maintenant, je veux avoir la paix : finis les bavardages ! »

Je quitte Nicole sur un bref baiser : « *Ciao !* Nous nous revoyons dans quelques heures. » J'ai toujours détesté les cérémonies, les adieux larmoyants. Je pars comme chaque matin pour aller au travail. « À tout à l'heure, chérie ! » J'ai appris cela avec Tracy : chaque fois que nous partions, il disait brièvement au revoir à son amie et c'était tout. Nicole essaie de me cacher ses larmes, pour ne pas me perturber.

Si tout se passe bien, je serai là ce soir et ce sera une grande libération. Car je dois bien avouer une chose : aussi glorieux que tout cela puisse paraître, ce furent pour moi cinq années de prison. C'est comme ça que je l'ai vécu, parce que je ne pouvais rien faire d'autre. J'enviais ceux qui partaient en vacances, ceux qui travaillaient « normalement ». J'ai vécu cinq années d'enfer, avec cette pression permanente, cette incertitude de l'issue finale, cette peur de ne pas être à la hauteur. Personne n'avait pu battre le record depuis cinquante ans : pourquoi réussirais-je là où tant d'autres avaient échoué ? J'étais tenaillé par l'angoisse obsédante d'une rechute : à un moment ou à un autre, j'allais revêtir ma combinaison – et ce serait de nouveau la panique ! Comme un alcoolique peut rechuter à cause d'une malheureuse bière. Je m'y suis attendu en permanence, jusqu'à la dernière minute, alors même que, dans le monde entier, des millions de téléspectateurs sont installés devant un écran pour voir Felix sauter dans la stratosphère !

Pour l’instant, à 2 heures du matin, je pense que je vais bientôt redevenir un homme libre et que je vais pouvoir prendre du bon temps et ne plus retourner aux États-Unis pour ces satanés essais. C’est un moment d’euphorie, parce que la libération approche. Les shakes du petit déjeuner m’attendent dans la voiture, pour que dans l’agitation, je n’aille pas les renverser dans la salle de contrôle. Une chose de moins à faire, un pas de moins à franchir : il y en aura tant d’autres, aujourd’hui…

La musique est primordiale pour moi. Un ami suisse m’a enregistré une version spéciale de la bande-son du film *300* : elle nous accompagne dans la voiture, à pleine puissance, suivie de celles *d’Apollo 13* et d’*Armageddon.* C’est mon rituel. Nous avons déjà travaillé en utilisant cette musique pour régler mon problème avec la combinaison, elle me donne confiance en moi. Impossible d’écouter des tubes de Woodstock lorsqu’on se prépare à voler plus vite que le son. L’athlète est celui qui sait le mieux ce qui lui convient : l’un choisira du classique, l’autre du hard rock ; moi, j’ai besoin de musique spatiale.

Les gars de la BBC écoutent aussi ces musiques de film : « Nous partons à la bataille : nous allons faire notre film ! » Ils sont restés là pendant cinq ans, dans les bons comme dans les mauvais moments. Colin Barr, le scénariste de la BBC, est devenu un ami. C’est un garçon extrêmement sympathique. Avec lui, les interviews ont toujours été des échanges, jamais une inquisition. Le projet Stratos n’est pas seulement notre bébé, c’est également le leur. La BBC a connu aussi des hauts et des bas, des problèmes de budget. La production devait durer deux ans, mais il en a fallu trois, puis deux autres encore ! Ils ont rencontré les mêmes difficultés que nous, pires même, parce que la BBC travaille avec des fonds publics.

Nous montons dans la voiture avec les gars de la BBC, Helmut me tend mes deux shakes ; je mets à fond la musique de *300*, et c’est parti ! Une longue ligne droite pour traverser Roswell, au départ de l’hôtel. Personne ne parle, tous connaissent la route par cœur. Voici la station-service, puis le clocher et la Main Street ; on tourne à droite vers l’ancienne piste abandonnée, qu’il faut traverser pour arriver au

mission control, notre base lunaire. Les images se répètent, mais je sais qu'aujourd'hui c'est pour la dernière fois.

Le parcours en voiture dure à peu près une demi-heure, mais cela va bien trop vite aujourd'hui. Je voudrais rouler encore un peu, ne pas être déjà arrivé, mais il est trop tard : à travers la clôture, j'aperçois déjà la capsule, éclairée par l'énorme projecteur, des membres de l'équipe s'activent autour d'elle. Je regarde plus haut les trois gros ballons météorologiques, étagés pour mesurer le vent à 50, 100 et 150 mètres d'altitude : pour que les conditions soient idéales, il faut que les trois soient alignés à la verticale. Pour le moment, il semble qu'il y ait encore un peu de vent – mais il n'est pas encore 2 h 30.

Arrivés devant l'entrée, nous devons nous annoncer à la salle de contrôle : le véhicule d'accompagnement arrive, le portail s'ouvre lentement et nous entrons sous bonne escorte. À gauche, trois hélicoptères sont stationnés : un pour l'équipe cinématographique, un pour l'équipe médicale d'urgence et un pour l'équipe de récupération qui doit aller me chercher dans le désert, à mon retour sur terre. Je salue joyeusement le premier et le troisième, en espérant bien que le deuxième restera sagement sur son aire de stationnement.

Nous nous dirigeons ensuite vers le centre de contrôle où se trouvent déjà rassemblés tous les opérateurs, caméra sur l'épaule : dès que nous sortons de la voiture, nous sommes en direct à la télévision. Un rapide salut et nous nous engouffrons dans la salle de contrôle, pour le briefing. Art, Joe et Don sont là. Don déclare : « Le temps a l'air bien. Attention, il faut partir à 7 heures, sinon nous aurons du vent, ici. » Il me tend trois feuilles imprimées et me montre quelques lignes. Il nous faut viser juste cette fenêtre de lancement, lorsque les vents de la nuit se sont calmés et que ceux du matin ne sont pas encore levés. En deux heures et demie de temps, je devrais être à la bonne altitude, 60 kilomètres environ au nord-ouest de Roswell, au-dessus d'une immense étendue désertique.

Joe qui parle en dernier : « *We do it today !* C'est le jour du nouveau record du monde ! » Je me sens très flatté, car il annonce en quelque sorte lui-même la fin de son règne. Mais il m'a toujours dit : « Je suis heureux de pouvoir être utile. Tu le mérites vraiment ! » Je me suis

souvent demandé ce que ça faisait d'abandonner quelque chose qui a marqué votre vie pendant un demi-siècle.

Quelques vœux de réussite en guise de conclusion, et me voici de nouveau dans la voiture qui m'emmène jusqu'à la remorque aménagée. Andy et Klaus Hammerle m'accompagnent. J'ai rencontré Klaus, voici quelques années, lors d'un tournage publicitaire. J'avais attrapé un lumbago et il était un excellent masseur : je voulais l'avoir à mes côtés pour Stratos. Tout sportif de haut niveau doit avoir un thérapeute ou un masseur favori ; j'ai trouvé le mien. Je remarque toujours, après un de ses massages, à quel point je bouge différemment. Klaus me dit : « Je peux toujours te recentrer de cette façon. La plupart des gens ne sont pas bien équilibrés. » Entre-temps, Art m'a aussi massé, à l'occasion. Et c'est un masseur génial ! Lorsque je suis assis, il me demande : « Alors, Felix, comment ça va, aujourd'hui ? » Et il se met à me masser de ses doigts osseux et puissants. Le directeur de projet massant l'athlète !

Dans ma remorque, Klaus me masse un quart d'heure pour m'équilibrer, avant d'enfiler ma combinaison. Le médecin arrive pour un dernier check-up. Il me pose une sangle enregistreuse mise au point pour les commandos SEAL de la Navy, qui mesure tous les paramètres vitaux et les transmet au centre de contrôle. Andy vérifie la qualité de la transmission. Il ne manque plus maintenant que la combinaison, mais j'obtiens un petit délai de grâce : le vent fraîchit et le départ est un peu retardé. La combinaison reste donc où elle est, je me couche sur le lit et je m'endors pour de bon, vers 4 h 30. Je sais que tout est prêt : il n'y a plus qu'à enfiler la combinaison et à respirer de l'oxygène pendant une heure. Je n'ai plus rien à faire avant le départ : le corps n'a qu'à se reposer, ne serait-ce qu'une demi-heure, d'un vrai et profond sommeil.

Une demi-heure plus tard, Andy vient me réveiller : « On y va ! » Je passe du secteur « habitation » de la remorque au secteur technique réfrigéré (*gear-up area*) où je dois m'harnacher complètement et respirer de l'oxygène pendant une heure. C'est un compartiment presque stérile où ne restent que Mike Todd et moi. Mike ne peut pas se permettre la moindre distraction, au risque d'oublier une connexion ou une fermeture – oubli qui risquerait d'être fatal pour moi.

La procédure prend presque une heure : la combinaison d'abord, puis les gants, puis le casque, puis la vérification de l'étanchéité. Mike parle peu dans la vie courante déjà, mais encore moins maintenant. Il est aussi tendu que moi et il a sans doute aussi peu dormi. Il sait bien que ma vie est entre ses mains. Il a 74 ans et ce vétéran de l'US Air Force a plus ou moins accompagné tout ce qui s'est écrit de glorieux dans l'histoire aérienne et spatiale des États-Unis, depuis des décennies.

Arrive ensuite Luke Aikins, notre expert en parachute. Il aide Mike à disposer et à ajuster correctement le parachute et les autres équipements. À un moment donné, ils me demandent : « *OK, are you ready to close ?* » Alors vient ce geste de la main, par lequel je ferme la visière. Je suis maintenant coupé du monde des autres, enfermé dans le mien. C'est le moment où la porte de la cellule se referme : tu respires une dernière goulée de l'air extérieur et tu boucles. La prochaine fois que je respirerai de l'air frais et naturel, ce sera casque à la main, à genoux dans le sable du désert – d'ici cinq ou six heures, en fonction du vent. Ce n'est pas le moment de rechuter à cause de la combinaison ! Je m'efforce de ne penser qu'à ma libération prochaine.

Vérification de l'étanchéité. La combinaison a été entretenue avec le plus grand soin, comme un vase de collection : l'étanchéité est excellente. L'oxygène, à présent : un chronomètre veille à ce que je ne perde pas une seconde – je dois respirer de l'oxygène pur pendant une heure, faute de quoi j'aurais trop d'azote dans le sang, à l'origine de la formation de bulles engendrant d'intolérables douleurs dans les articulations. J'essaie de garder la tête froide, tout en respirant régulièrement, mais les pensées reviennent : comment tout cela va-t-il finir ? Et si quelque chose ne fonctionnait pas ? Le monde entier regarde – un succès aussi bien qu'un échec. Mais je me sens prêt et j'ai une parfaite confiance dans le matériel, dans mon équipe et – *last but not least* – en moi-même. Red Bull a veillé à tout en matière de sécurité, les médecins sont à pied d'œuvre, tout est prévu. Le scénario catastrophe revient pourtant trotter dans ma tête et je me rappelle l'histoire du coupe-boulon.

Un matin, dans la salle de bains de ma remorque, j'ai trouvé un coupe-boulon et ai demandé à Mike : « Qu'est-ce que ça fait là, ce

truc ? » Réponse : « Ah, ça, je dois le mettre dans l'hélicoptère de récupération. C'est pour le cas où tu serais blessé en arrivant au sol : il faudrait que je t'extraie de ta combinaison. » Il y a un collier de sécurité incassable entre la combinaison et le casque, d'où la nécessité éventuelle du coupe-boulon. Une image m'est instantanément venue à l'esprit : je suis au sol, luttant pour survivre, à demi comateux, et je vois soudain arriver vers moi un type armé de cet outil terrifiant… Voilà cinq ans que je suis plongé dans ce projet jusqu'aux oreilles et je n'avais pas encore entendu parler de ce machin. Mike l'avait sans doute toujours gardé dans l'hélicoptère, mais il s'était dit : « Felix n'a pas besoin de savoir. » J'ai bien fait de demander : c'est une petite surprise, pour le dernier jour.

J'attends dans mon *trailer*, en respirant de l'oxygène, et en buvant beaucoup. Il existe deux sortes d'oxygène : l'oxygène médical, un peu humide, et l'oxygène d'aviation, qui dessèche complètement les voies respiratoires, ce pourquoi je dois absorber beaucoup de liquide – et uriner en conséquence. L'équipement *ad hoc* est l'*urine collective device* ou UCD, une sorte d'énorme préservatif spécialement conçu pour les missions aériennes, que les astronautes connaissent bien. L'UCD exige de maîtriser la miction, car l'urine ne s'évacue que progressivement, par petites quantités successives. Un afflux trop important entraînerait des débordements dans la combinaison, d'où un danger de gel instantané à l'ouverture de la porte de la capsule dans la stratosphère, par – 70 °C. Je dispose de six bouteilles, trois d'eau pure et trois contenant une solution électrolytique. L'eau pure est vite assimilée, donc vite éliminée dans l'urine, alors que l'électrolyte aide l'eau à rester plus longtemps dans le corps.

Cela fait maintenant sept heures que je suis en route : j'ai froid, je suis stressé et je commence à avoir faim, mais je ne puis que boire ; un steak serait désormais le bienvenu. J'espère seulement qu'une hypoglycémie ne va pas diminuer mes capacités de réaction. La voix de Don, enfin, dans les écouteurs : « Dans dix minutes ! » Le moment du départ est arrivé. Je referme l'ordinateur portable sur lequel j'écoutais la musique de *300* et je m'apprête à sortir.

Je me lève et ressens d'un coup le poids qui pèse sur tout mon corps. Lorsque j'étais assis, mon harnachement ne me paraissait pas si lourd.

Mais au moment où tu te lèves, tu te rends compte que tu pèses plus de 150 kilos et que tes jambes n'ont pas bougé depuis deux heures ! La porte s'ouvre, il fait grand jour et je sens la chaleur du soleil, alors que j'étais auparavant maintenu dans une chambre froide. Je regarde les visages des gars, dehors, comme dans un film au ralenti. J'ai déjà eu ce sentiment sur la main du Christ, à Rio, au moment de sauter. On se concentre alors sur ce qui est primordial. Il doit y avoir un système, dans la tête de l'être humain, qui réduit les facultés d'attention à l'essentiel en cas de tension extrême.

C'est le premier moment de la journée dont je peux vraiment jouir. Je vais être enfermé dans ma capsule, porte close, et avoir la paix. C'est à moi, maintenant : plus personne pour me tourner autour, plus personne pour me brancher un tuyau supplémentaire. Les procédures s'égrènent, le ballon est déjà gonflé, nous sommes tout près du lancement.

Très intéressants, ces quelques pas jusqu'à la grue. Sur l'écran, on aperçoit un type marcher deux mètres et monter dans le camion-grue. Mais ce qui se passe dans la tête de l'athlète pendant ce trajet, personne ne le voit, personne ne le sait. Je me suis préparé pendant cinq ans, j'ai bon moral, j'ai bien fait mes exercices – mais je ne sais pourtant pas si je serai de retour dans trois heures. Il peut se passer tellement de choses !

Je me hisse sur la grue et je regarde une dernière fois la foule, avant de grimper jusqu'à la capsule. Je vois déjà le monde de haut. Maintenant, plus moyen de revenir en arrière. Je me sangle et effectue les manœuvres enregistrées sur la check-list. Mike Todd apparaît à la porte de la capsule : ses yeux me rappellent à ce moment ceux de ma mère, le jour où je suis parti de Salzbourg en disant : « *Tschüss*, je prends l'avion pour Rio ! » J'ai regardé ma mère dans les yeux et j'ai su ce qu'elle pensait : « Puisse-t-il revenir vivant ! » Elle n'a rien dit, mais je l'ai lu dans ses yeux. C'est la même chose avec Mike, devenu comme un père pour moi, au fil des ans. Une fois, lors d'un saut d'essai, trop occupé par ma caméra, je n'ai actionné la poignée du parachute de secours qu'à 150 mètres du sol. Mike était monté dans l'hélicoptère et il avait constaté avec effroi qu'aucun parachute ne

s’ouvrait. Il vint me trouver ensuite et me dit, encore pâle d’émotion : « Tu vois, j’ai vraiment compris aujourd’hui à quel point tu m’es cher ! » C’est à cet instant le même homme dont les yeux te disent qu’il veut te retrouver dans trois heures, pour te saluer joyeusement en disant : « Tu vois, nous y sommes arrivés ! » Les yeux de Mike sont les yeux de ma mère – puis il bloque la porte et disparaît, devoir accompli.

On introduit ensuite de l’air extérieur pour créer une légère surpression, qui plaque la porte de façon étanche : je suis ainsi dans une bulle scellée. Mike me dit encore, par radio : « *OK, Buddy, I see you on the ground !* », avant de passer le micro à Joe.

« *Felix, do you read me ?*, me demande alors ce dernier.

— Read you loud and clear, Sir !

— We are closer to go.

— No problem, I’m ready, Joe.

— You were born ready, Felix ! »

Joe trouve toujours le juste dosage entre le sérieux du travail et la plaisanterie. Une petite blague de temps en temps, cela ne peut faire que du bien, pour détendre l’atmosphère. Puis nous passons à la check-list suivante. Joe dit : « Indique-moi la quantité d’oxygène que tu reçois », afin de vérifier que les chiffres correspondent bien à ceux qui sont transmis à la salle de contrôle. C’est apparemment le cas, mais j’ai des masses d’autres choses à faire, l’une des plus importantes étant la vérification régulière des autres paramètres.

Joe confie le signal du départ à notre directeur du lancement, Ed : « *Hey, Ed, your turn !* » Par une petite lucarne latérale (une sorte de hublot), je vois le ballon de 200 mètres de longueur se dresser et s’élever progressivement. Je dispose de huit vidéos dans la capsule, que je peux déclencher à volonté : vers le haut, vers le bas et sur les côtés. Je mets en route la caméra du haut, pour voir ce que fait le ballon. Je ne peux plus rien faire, seulement espérer que l’équipe maîtrise bien tout. Je sens soudain une secousse et je comprends que le camion-grue s’est mis en route : je passe sur la caméra correspondante, pour ne rien perdre, car je sais bien qu’il n’y aura pas de deuxième fois. Bien profiter de toutes les phases du processus, c’est pour moi aussi important que le saut lui-même : revêtir la combinaison pour la

dernière fois, inhaler de l'oxygène pour la dernière fois, être suspendu au crochet pour la dernière fois – la voix de Joe à la radio pour la dernière fois…

Plus personne ne parle maintenant. « Silence, radio. »[1] Une parole mal comprise pourrait engendrer des catastrophes. C'est désormais un travail de guidage millimétrique : il faut adapter la vitesse du camion-grue au lent redressement du ballon. Le géant de plastique s'érige majestueusement, mais Ed doit freiner le conducteur jusqu'au moment parfait où la capsule est décrochée de la grue avec un bruit métallique à peine perceptible – et je commence à m'élever. J'entends Joe qui me dit : « *Hey Felix, you are going to space !* » Et tout a l'air de bien fonctionner.

Je dois maintenant rester en contact radio avec la salle de contrôle et transmettre les paramètres corrects pour la comparaison des données. Je dois aussi essayer de maintenir constante la différence de pression entre l'intérieur et l'extérieur de la capsule. J'ai à cet effet deux altimètres barométriques, pour les deux milieux. Toute surveillance automatique exigerait un effort technique démentiel, mais si j'oublie quelque chose, on perd de la pression et la porte n'est plus étanche. Je dois enfin stabiliser à 28 % la teneur en oxygène de l'intérieur de la capsule. Toutes ces tâches minutieuses font passer le temps plus vite.

Parvenu à mi-hauteur de l'altitude programmée, je remarque que ma visière est légèrement embuée. C'est le retour de ce maudit problème ! Je pousse un peu le chauffage intégré, dont l'effet ne se produit pas immédiatement ; mais cette fois, il ne se passe presque rien. Je mets le curseur à 10 (la puissance maximale), sans plus de résultat. C'est sans doute une panne. Je l'annonce à Joe qui réagit aussitôt :

« Ça n'est pas possible. Règle sur 10 !

— J'ai déjà essayé ! Le dégivrage de la visière ne fonctionne pas.

— Bon, ça peut prendre du temps. Tu es juste dans la couche d'air la plus froide…

— Il y a 12 °C dans la capsule, qu'il fasse dehors – 20 °C ou – 70 °C. Il fait 12 °C à l'intérieur et ma visière est embuée ! »

À ce moment, pour moi, le monde s'écroule. Nous devons prendre une décision avant de pressuriser la combinaison : après, je serai beaucoup moins mobile et agile. Joe me dit alors : « *Phil, check your*

monitor ! » C’est notre code convenu : nous passons sur une fréquence privée inaccessible au public et pouvons ensuite parler franchement. Que faire ? La capsule est à mi-parcours de l’altitude programmée, c’est le dernier ballon et c’est la dernière semaine de beau temps. Je ne veux pas interrompre cette tentative trop tôt, mais je ne veux pas non plus sortir et sauter sans visibilité à 36 kilomètres d’altitude.

Le *chest pack* aérodynamique fixé sur ma poitrine est chargé, pendant le saut, de fournir l’énergie requise pour dégivrer la visière et pour assurer la liaison radio avec la salle de contrôle ; tant que je suis dans la capsule, cette même énergie est fournie par le système embarqué. Mon intuition et mon expérience me suggèrent que les problèmes de la visière viennent du système embarqué. Pour le vérifier, il faudrait donc que je m’en déconnecte, afin de me brancher sur le chest pack, mais il y a un danger : au cours de ce transfert, le contact radio avec la salle de contrôle risque de s’interrompre.

S’il fallait arrêter la mission, nous étions convenus d’un code vocal : RTB (*return to base*). Et en cas d’interruption de la liaison radio, un code visuel le remplacerait *via* le circuit vidéo : le pouce levé signifie : « On continue ! » ; le pouce baissé : « Ramenez-moi en bas ! » La capsule tomberait alors en chute libre. Par bonheur, la liaison radio ne s’interrompt pas et mon intuition ne m’a pas trompé : avec le branchement sur le chest pack, je sens de la chaleur sur le visage. « Ça fonctionne ! *We press on !* Ma visière est chauffée et je pense qu’on peut risquer le coup ! » Nous changeons de canal radio, Joe et moi, pour être à nouveau audibles à tous.

Les choses vont alors très vite. Joe m’avertit : « Si tu dois encore aller en forêt tropicale, dépêche-toi ! » (Cette *rainforest* nous sert de code pour désigner l’UCD.) Quelques minutes plus tard, nous sommes à l’altitude programmée pour le saut et même au-delà. Le ballon à l’hélium menace d’éclater, mais nous lâchons du lest, afin d’aller le plus haut possible : plus le point de départ sera élevé, plus nous aurons de chances de franchir le mur du son en chute libre. Nous ne voulons pourtant pas solliciter à l’excès ce ballon de 850 000 mètres cubes, le plus gros jamais lancé avec un homme à bord. (Les aérostats courants, pour huit ou neuf passagers, ne jaugent pas plus de 4 000 mètres cubes.)

Nous nous arrêtons à 38 964,40 mètres d’altitude : cela suffit, même si 40 kilomètres auraient fait un compte rond. Joe et moi entamons aussitôt la procédure de sortie avec l’*egress check* : une liste de quarante-deux points à vérifier avant le grand saut. Réglage de la pressurisation de la combinaison, chauffage maximal des pieds et des mains avant la sortie dans le grand froid stratosphérique, activation des caméras de la combinaison et du chest pack, valves multiples et parachutes, mobilité de l’écran teinté supplémentaire qui à cette altitude va protéger mes yeux de l’extrême rayonnement solaire. Ces vérifications bouclées, j’adapte la pression intérieure de la capsule à la pression extérieure, afin que la porte puisse s’ouvrir. Comme la pressurisation de ma combinaison est maximale, ma liberté de mouvement est réduite de moitié et chaque mouvement de main est une torture. Mais une chose est sûre : je suis largement au-dessus de la « limite d’Armstrong » et sans la combinaison, la mort serait instantanée.

Tout se déroule selon le plan prévu, sauf que, lorsque Joe me donne le signal de sortie, la porte reste collée à cause de son étanchéité. J’essaye de saisir la poignée qui permet une ouverture mécanique, mais j’ai énormément de mal à remuer les doigts et je suis trempé de sueur lorsque la porte s’ouvre enfin. De la glace qui a dû se former avec l’altitude tombe du haut de la porte. J’active le chest pack et je me débranche du système embarqué : il me reste à présent dix minutes environ de réserve d’oxygène.

La combinaison pressurisée est maintenant coupée de tous les systèmes de la capsule. Je déboucle la ceinture de sécurité du siège et je glisse mes 150 kilos par l’étroite ouverture, vers ce vide hostile. C’est la première fois que je vois la courbure de la Terre, et ce ciel d’un noir si menaçant et si incroyablement beau. Pendant les quinze secondes que je passe sur le seuil, j’essaie de me positionner de façon optimale, encore quelques centimètres… je suis prêt ! Je sais que le monde entier me regarde, mais j’aimerais qu’il puisse voir aussi ce que je vois. Je dis au micro : « Il faut parfois aller très haut pour voir à quel point on est petit. *I’m going home now*. » Je salue, je fais un pas en avant et je plonge.

Ce qui se passe à présent ne dépend plus de moi. Tout parachutiste travaille avec l'air et ses connaissances lui permettent de maîtriser sa chute libre, mais ici je n'ai pas de référence : dans les quarante secondes qui suivent, je ne peux rien faire d'autre qu'attendre, rester aux aguets afin d'intervenir le plus vite possible… dès que je le pourrai. Pour l'instant, je sais seulement que je vais incroyablement vite et que je dois faire terriblement attention.

Rien ne défile devant mes yeux, je n'ai aucun point de repère pour m'indiquer ma vitesse. L'air fait un bruit très particulier – un sifflement anormal, comme je n'en ai jamais encore entendu : c'est peut-être à cause du casque. Sept secondes après le départ, je suis encore en position normale, les pieds vers le bas. Puis je bascule lentement vers l'avant, selon un phénomène physique déjà observé durant les sauts que j'avais effectués à 22 et 30 kilomètres d'altitude : c'est une question de centre de gravité. Lors du saut d'essai à 22 kilomètres, cela avait duré six secondes. On vole ensuite sur le dos, les yeux fixés sur la capsule et le ballon qui s'éloignent dans le ciel à toute allure, seuls points de référence dans le vide. Lors du deuxième saut, à 30 kilomètres, cela a duré quinze secondes. Maintenant, que va-t-il se passer ? Soudain, je bascule vers la gauche : *Damn'd !* Qu'est-ce que ça veut dire ?

Je commence à pivoter sur moi-même – cinq fois, dans le sens des aiguilles d'une montre. Intuitivement, je plaque mes mains au corps : je me mets à tourner dans l'autre sens. Je n'ai aucune idée de ce qui se passe, mais je sais qu'il faut garder la tête froide et trouver une solution. Heureusement je peux compter sur ma bonne faculté d'analyse et j'ai appris au fil de mes exploits que face à des situations complexes, il faut d'abord rester calme. Je sais que je vais à toute allure, donc je dois agir lentement. J'ai recours à toutes mes connaissances en parachutisme et en base jumping pour positionner correctement mes bras et mes jambes. Aucune panique, mais une certitude : ma vitesse de rotation ne doit en aucun cas dépasser 3,6 fois l'accélération de la gravité, sinon cela déclencherait l'ouverture automatique du parachute de stabilisation spécialement conçu par Luke, puisque la giration excessive m'aurait fait perdre connaissance.

Je ne veux pour le moment aucun parachute de secours et je tiens à trouver la solution moi-même.

Vingt-sept rotations plus tard, après analyses et essais, j'ai réussi ! Je maîtrise enfin ce redoutable phénomène du *flat spinning*. Je sais à présent que je vais revenir sain et sauf. La visière de mon casque commence à s'embuer, mais je suis sorti de la zone mortelle et je peux, si nécessaire, utiliser mon parachute. Je suis soulagé. J'ignore si j'ai volé plus vite que le son, mais ce qui est vraiment important pour moi c'est que je suis parvenu à me stabiliser par moi-même. À 1,5 kilomètre, j'ouvre mon parachute (nous avions prévu 5 au protocole). Il ne me reste plus qu'à savoir d'où vient le vent pour atterrir en toute sécurité.

Au cours de ma vie de parachutiste et de base jumper, je ne me suis jamais vraiment soucié de mon atterrissage. Pour moi, il s'agissait d'une simple routine, comme de garer une voiture pour un conducteur chevronné. Mais aujourd'hui, je vais atterrir sous les yeux du monde entier, et d'un seul coup j'ai le trac. Je veux me poser debout et ce n'est pas si facile. Je suis épuisé, lourdement chargé, et avec vent arrière, on atteint vite 6 G à l'atterrissage. Mais heureusement, tout se passe à merveille : deux ou trois foulées de course et c'est fini. Je tombe à genoux, immensément soulagé. Il m'est parfaitement égal, pour le moment, de savoir si j'ai volé ou non plus vite que le son. Je suis simplement heureux d'être en bas, de ne pas avoir échoué devant mes amis et mes parents, et surtout de ne pas être mort sous leurs yeux.

http://www.youtube.com/watch?v=kULOkpBZ_nE

Et voici qu'arrive l'hélicoptère. Mike Todd court vers moi, joyeux comme un enfant. Comme c'est bon de le revoir et de le regarder dans les yeux ! Mike exulte : « Eh bien, tu l'as fait ! Tu l'as bougrement bien fait ! » La conscience me vient maintenant. Il m'enlève le casque, débranche le câble, et tout son visage rayonne. Colin est bientôt là, avec son équipe de la BBC, et il me pose les premières questions. Je suis bien incapable de me rappeler ce qu'il m'a demandé. Des masses

de gens arrivent aussi, qui ont suivi le vol et qui jurent tous m'avoir entendu « franchir le mur du son ». J'ai beau leur dire : « Idiotie ! Ça n'existe pas ! » – il en vient toujours plus qui veulent à tout prix avoir entendu le bruit. Une vraie folie ! Pour le moment, ça n'est pas si important pour moi.

Retour en hélicoptère au centre de contrôle – heureusement pas dans l'hélico de l'équipe médicale ! Déjà lors des deux premiers sauts d'essai, j'avais beaucoup apprécié ce retour en hélicoptère, à 50 mètres au-dessus du désert. Tu es encore en combinaison, mais délivré de toute appréhension : l'essai est passé, tu as devant toi un mois de tranquillité, cool ! Juste avant d'arriver, une boucle autour de la tour de contrôle, un salut aux copains en bas. De beaux moments !

Même ambiance maintenant, après le grand saut. Je suis installé à l'avant à côté de notre pilote, Aaron Fitzgerald ; derrière nous, Mike et un photographe hongrois. Détente générale : c'est fini et c'est réussi ! Felix a sauté, il est vivant et il a certainement franchi le mur du son. Quel bonheur d'être là et de savoir que je vais retrouver mon père, ma mère, mon frère, Nicole, mes amis et toute l'équipe. Nous nous sommes quittés il y a cinq heures, dans l'incertitude, et maintenant il y a cette immense et double satisfaction d'avoir survécu et d'avoir réussi.

Tant de joie me fait venir des larmes, pendant le parcours. Je n'ai jamais pleuré, pendant ces cinq années – sauf dans la nuit de l'abandon, à l'aéroport. Mais aujourd'hui, le sentiment de libération est trop fort : la porte de la prison est ouverte, je suis libre à nouveau de faire tout ce que j'ai envie de faire.

Arrivée au centre de contrôle, une boucle autour de la tour avec ses antennes paraboliques, et tant de monde sur les balcons et les terrasses. Saluts de la main. Toutes les caméras sont braquées sur moi. J'aurais bien voulu savourer cela au ralenti, pendant une demi-heure : je reviens, je tombe dans les bras de ma mère et de Nicole, nous sommes tous tellement soulagés. Ces moments-là ne reviendront plus, je le sais bien. Plus jamais je ne ferai, de ma vie, des choses d'une telle intensité, et c'est bien pourquoi je veux savourer longuement ces

moments d'ivresse. J'oublie tous les problèmes rencontrés au cours de ces cinq années.

Embrassades folles ! Joe, mon père, ma mère, Nicole et tous les autres. Je crois bien que mon père n'a encore jamais montré autant d'émotion, depuis la mort de son père. Et j'entends Joe, ce grand vieil homme, me dire : « Le record est à toi, maintenant. » Je sais bien que pour moi son visage restera toujours auréolé des lumières de la gloire. Je me souviens d'un autre grand et beau moment, celui où je retrouve la remorque, quittée six heures plus tôt. Griserie de savoir que je vais me débarrasser de cette combinaison pour toujours ! Je prends place avec Mike, car je veux célébrer cela avec lui, comme il convient : enlever le harnachement pièce après pièce, et redevenir un homme normal. Ouvrir la fermeture Éclair, enlever les gants et l'altimètre, et tout est dit. Un long parcours prend fin. Même si j'ai fini par la supporter complètement, cette combinaison n'aura jamais été ma seconde peau : je la quitte sans regret et c'est vraiment l'un des meilleurs moments de cette mémorable journée.

Suivent des conférences de presse et d'interminables interviews – autant de situations que je déteste, mais que je dois subir – où je ne pense qu'à une chose : retrouver ma famille et mes amis. Après ma rencontre avec la presse, je rassemble mes intimes : « Allons donc au Starbucks ! » Nous y avons déjà passé des centaines d'heures, c'est notre point de ralliement à Roswell. On y est assis confortablement et tout ce qui se passe prend une autre dimension – sans souci du lendemain, du surlendemain ou de la semaine prochaine ! Les Roswelliens de passage viennent me féliciter – même un policier : « Hé, Felix, je t'ai vu à la télévision ! » Sur un tableau, dans la salle, quelqu'un a écrit : « *Congratulations, Felix ! You did it !* » Comme d'habitude, je commande un grand pot de moka glacé sans crème. Quel plaisir : se faire servir et n'avoir rien à faire.

Vers 20 heures, nous retrouvons toute l'équipe, chez André, au Cattlebaron. J'y suis allé déjeuner souvent – on m'y servait presque chaque jour du saumon accompagné de riz, un plat que je supporte bien et qui ne me donnait pas de maux d'estomac. Aujourd'hui, lorsque j'en mange, je ne sens plus le même goût et après chaque bouchée, j'ai l'impression de retourner en prison.

Là-bas, Joe a fait un chouette discours. Il est connu pour ses talents d'orateur. Joe a toujours été très sociable. Bien peu de militaires font preuve de telles qualités. Le maire de Roswell a pris ensuite la parole, pendant une demi-heure : Joe et moi sommes nommés citoyens d'honneur de Roswell et recevons les clés de la ville. Et le maire décrète en mon honneur un jour férié qui portera mon nom, le 14 octobre ! Je dois ensuite signer des autographes et me laisser photographier avec toute mon équipe, jusqu'à 2 heures du matin. Ces corvées – inévitables – m'ont un peu gâché ces moments uniques qui, je le sais bien, ne reviendront plus.

À la fin de cette soirée, je sens que je ne pourrai pas fermer l'œil. J'ai peur de manquer quelque chose d'important et j'ai besoin d'être éveillé. Maintenant, j'ai retrouvé ma liberté ! « Alors, les gars, qu'est-ce qu'on fait maintenant ? » Pour finir, à 5 heures du matin, je retourne avec Helmut Wahl jusqu'au centre de contrôle – et nous restons là, assis, à contempler le désert. La veille, à la même heure, on déployait ici une activité fébrile ; ce matin, c'est le silence total. Plus personne ne travaille, il n'y a plus de capsule dehors. Tout le monde est au lit. Nous reviendrons peut-être un jour à Roswell, mais il n'y aura plus de centre de contrôle. Seulement le désert pour nous accueillir.

Nous sommes assis dehors et contemplons la lente montée du jour. Comme hier, en somme, à cela près que j'avais un casque sur la tête et que je regardais le soleil se lever par un hublot, sans savoir ce que le jour m'apporterait. Aujourd'hui, je mesure le chemin parcouru. Nous avons finalement montré au monde que nous pouvions réaliser un exploit longtemps considéré comme impossible.

Restait le ballon, caché pendant un certain temps, avec la capsule. Il avait été chargé sur un camion, il gisait là tel un géant mort. Je ne l'avais jamais vu comme ça : la veille, cette chose si fragile était pour moi et toute l'équipe l'objet le plus important au monde – tout dépendait de lui. Je suis monté dessus et je lui ai murmuré « merci ». En prenant congé, j'ai coupé un grand morceau du ballon, je l'ai emporté comme souvenir.

Ces moments de silence, après le grand saut et l'agitation de mon retour sur terre, m'étaient indispensables. Échanger encore avec

Helmut et Mike, prendre un peu de recul ; rester assis là ensemble et méditer sur notre succès. Je ne pouvais pas partager cela avec tout le monde – pas même avec Nicole, parce qu'elle n'avait pas été là au quotidien. Je passais en revue mentalement tous les événements qui m'avaient marqué au cours de ces cinq années, comme si j'avais besoin de consulter une dernière fois mes fiches avant de clore un dossier.

Sans vouloir pousser trop loin l'analyse, il nous arrive à tous de nous remettre en question en revenant en arrière et en analysant les choix faits par le passé. Ai-je bien pris le bon chemin, en allant à gauche plutôt qu'à droite ? La réponse est presque toujours positive, je pense que tous les chemins se valent et que l'homme fera toujours de son mieux sur celui qu'il aura choisi – à condition, bien sûr, qu'il y consacre toute son énergie. Lorsque j'étais plus jeune, je voulais devenir policier. J'ai été classé onzième au concours de recrutement ; seuls les dix premiers étaient sélectionnés. Je suis donc parti à l'armée. La police m'a rappelé peu de temps après pour me proposer un poste, mais il était trop tard. J'aurai pu être un bon policier ou un commandant galonné, mais je suis finalement devenu un base jumper expérimenté.

Le temps des adieux est arrivé. Nicole a terminé ses vacances, elle va repartir en Autriche ; mes parents aussi rentrent chez eux. Je les retrouverai dans quelques jours à Salzbourg, pour une grande réception.

Aujourd'hui encore, à midi, une méga conférence de presse doit réunir quatre-vingts journalistes du monde entier, notre entretien doit être diffusé simultanément par satellites, etc. Le grand jeu, quoi. Je suis pour l'instant à l'hôtel et je prends le petit déjeuner avec ma famille et mes amis. Il est 10 h 30, et je songe : « Voilà, à midi, je vais être à nouveau en représentation devant le monde entier, alors que rien n'a changé depuis hier. Après cette conférence, je devrai répondre à une autre interview avec la BBC. Depuis mon saut, je n'ai pas encore eu vraiment le temps de me retrouver moi-même, tout simplement, sans reporters ni photographes, sans avoir à revenir sans cesse sur ce grand saut et sur mes records. Je dois trouver le temps de décrocher et de me retrouver avec les miens. »

J’envoie aussitôt un SMS à mon assistante, Lisa Fürst : « Rendez-vous devant notre hôtel à 11 heures. Nous embarquons tous dans ton minibus, nous filons à Albuquerque et nous passons une après-midi sympa tous ensemble. » J’envoie un second SMS à Helmut : « Prière de décommander rencontre médias. C’est ma dernière journée et les miens sont encore là. Je dois profiter de ces moments qui ne reviendront pas. »

Deux minutes plus tard, Helmut m’envoie un texto incendiaire : « Tu ne peux pas faire ça ! Quatre satellites sont réservés ! As-tu idée de l’argent que tout cela coûte ! Et les quatre-vingts journalistes : qu’est-ce que je vais leur raconter ? » Je l’appelle aussitôt : « C’est très simple, lui dis-je, nous avons sous la main des tas de gens qui ont tous quelque chose à raconter, d’Art à Joe en passant par Don, le météorologue. Il y a mille choses dont on peut parler. Ce serait bien de laisser parler un peu l’équipe ! » Je me fiche que quelques journalistes piquent une colère. C’est ma vie tout de même et aujourd’hui je passe l’après-midi avec les miens.

Deux mois après la réussite complète du projet Stratos, nous nous sommes retrouvés pour une séance photos « en costume » dans le désert ; c’était à l’occasion du cent-vingt-cinquième anniversaire de la création du *National Geographic Magazine*. Mike Todd – qui m’avait naguère empaqueté régulièrement dans cet instrument de torture – était de la fête. Nous ne nous étions pas revus depuis le saut et la veille de nos retrouvailles il me dit, au téléphone : « Je pensais ne plus jamais te revoir. »

Lorsque nous nous sommes retrouvés en plein désert, je n’en ai pas cru mes yeux : non seulement il avait allumé un fumigène afin que nous le repérions au milieu de la pampa désertique, mais il avait rempli trois bidons de ravitaillement (avec paille) pour le casque, et préparé tous les sous-vêtements – soigneusement lavés – que nous avions essayés pendant le projet. Mike s’était replongé en mode mission, comme si nous devions refaire le saut.

Nous nous sommes installés dans le désert et il m’a enfilé une dernière fois cette maudite combinaison. Le voici à genoux devant moi et je lui demande en souriant : « Tu te souviens de tout ? » Il rit.

Chaque attache tient, naturellement, et c’est curieusement agréable de poser le casque, de sentir à nouveau cette horrible odeur puis de se dire : « Voilà, je l’ai fait et je n’ai plus à le faire. » Ce fut un grand et beau moment – le seul peut-être où j’aie ressenti une sorte de paix dans cette combinaison. Elle est aujourd’hui conservée dans une immense chambre forte, derrière d’épaisses portes d’acier. Et c’est très bien ainsi.

Notes

1. En français dans le texte (*N.d.T.*).

Ma route, mes rêves : la vie continue

Je n'ai pas encore repris une vie calme et apaisée depuis le 14 octobre 2012. Douze mille courriels non ouverts attendent une réponse et presque autant de sollicitations et de propositions me sont parvenues par d'autres voies, de tous les azimuts : une femme qui a perdu sa maison ; un enfant qui a besoin d'un rein ; un militaire de l'US Air Force à qui je devrais envoyer un subside. Ou encore une table ronde sur le développement de la personnalité chez les jeunes. J'aurais deux ou trois choses à dire sur le sujet : la jeunesse apprend aujourd'hui plus tôt que jamais à lire, écrire et calculer – mais pas assez les divers aspects du comportement en société. Les relations se nouent et se dénouent actuellement par SMS ; nombre de jeunes restent simplement assis devant leur ordinateur et ne vivent presque plus que virtuellement. J'ai bien peur qu'une bonne partie de cette jeunesse ne glisse dans l'abîme, à une vitesse supérieure à celle du son.

Cette notoriété a cela d'intéressant que mes paroles et mes actes ont pris de l'importance. On prête plus attention qu'avant à mon opinion sur des sujets qui sont étrangers à ma discipline. Dès que quelqu'un est champion olympique, il devient intéressant : que fait-il ? Que pense-t-il ? Je suis quant à moi préoccupé par les perspectives d'avenir de notre jeunesse. Les enfants sont notre avenir, mais quelle époque ont-ils devant eux ? De trop nombreux politiciens sont corrompus, aux yeux de beaucoup. L'euro est en perte de vitesse. Chercher du travail : pour quoi faire ? Rien de tout cela ne fait sens : beaucoup pensent ainsi. Il serait donc bon qu'il y ait des gens pour remotiver les

nouvelles générations. Je ne vois malheureusement pas de tels éveilleurs dans le monde politique actuel. Il faut donc aller les chercher dans le monde du sport et ailleurs.

J'ai bien remarqué dans les lettres et les dessins que les enfants m'ont envoyés qu'il s'est passé quelque chose. Stratos a réalisé un déclic dans les têtes, en inspirant les hommes. Peut-être peut-on utiliser la force de ces images et de ces impressions pour dire aux jeunes : « Oui, toi aussi, tu peux arriver à quelque chose. Tu n'as pas besoin de franchir le mur du son, mais dans ton métier, tu peux apporter quelque chose ! Ne faiblis pas, quoi que les gens disent, et si tu veux vraiment quelque chose, tu peux y arriver ! » Petit garçon, je grimpais sur les arbres et rêvais de sauter en bas – et les 3 mètres de l'arbre sont finalement devenus les presque 39 000 mètres de la stratosphère.

Personne ne peut évaluer aujourd'hui avec précision ce que mon saut a déclenché ou déclenchera dans la tête des jeunes. Nous aurons peut-être bientôt des astronautes ou autres explorateurs de l'univers qui raconteront à leurs enfants : « Quand j'avais 10 ans, j'ai vu l'aventure de Stratos à la télévision et c'est pour ça que je suis devenu spationaute. » Nous en reparlerons sans doute mieux dans dix ou quinze ans, quand les effets seront visibles. Dans tous les cas, nous n'avons rien fait de mal et nous n'avons pas gaspillé les deniers publics, mais nous avons œuvré pour la science et développé les équipements de sécurité pour les prochains voyages dans l'espace. La NASA s'intéresse énormément aux données recueillies dans le cadre de notre projet, qu'elle souhaiterait intégrer dans le programme de ses vols habités à venir. Nous avons fait passer un bon moment à beaucoup de gens, en leur faisant oublier pour quelques heures leurs soucis et leurs problèmes.

J'habite aujourd'hui en Suisse, au bord du lac de Constance, à quelques pas de l'eau, dans une petite ville paisible qui s'appelle Arbon. J'ai dû quitter l'Autriche, malgré mon amour pour ma patrie. Les raisons ? Mon sens de la justice, et un fonctionnaire des Finances qui a décidé un beau jour que je n'étais pas un sportif ! L'explication – lapidaire – était la suivante : « Sauter depuis un pont n'est pas un sport

homologué. » Il faut savoir qu'il existe en Autriche, depuis les années 1970, une « disposition fiscale pour les skieurs » (*Skifahrererlaß*), étendue ensuite à tous les sportifs (*Sportlererlaß*), qui fixe les revenus imposables à peu près au tiers des revenus annuels. C'est une disposition très avantageuse pour nous autres, sportifs ! Il n'est pas question d'examiner si elle est justifiée ou non : elle existe, et tous les sportifs professionnels peuvent en bénéficier. Selon ce fonctionnaire des Finances, je ne pouvais pas en bénéficier, parce que mes activités de parachutiste et mes records ne pouvaient pas être comptés comme participations à des compétitions ou des concours internationaux. Un footballeur qui reste toute l'année sur le banc de touche a le droit au Sportlererlaß, mais pas moi !

J'ai donc demandé à l'Organisation sportive fédérale (BSO, Bundes Sportorganisation) des éclaircissements sur la définition du sport et de la compétition : la BSO m'a donné raison, mais pas le ministère des Finances. Quelques semaines après la confirmation de mon statut de sportif, ma maison a été saisie par mesure conservatoire – acte parfaitement arbitraire et gifle cruelle pour un sportif couronné de succès, qui promouvait internationalement la gloire de sa patrie. Un secrétaire d'État aux Finances m'a finalement aidé à récupérer ma maison, en faisant lever la saisie, mais j'avais bien retenu la leçon. La sécurité juridique en Autriche ? Il ne fallait pas y compter ! Lorsque je demandai au fonctionnaire comment on en était arrivé à la confiscation, il prétendit qu'il avait averti chaque année mon conseiller fiscal de la situation – mais sans pouvoir, naturellement, m'en fournir la preuve écrite !

Las d'être le jouet du ministère autrichien des Finances, il m'a fallu prendre la dure décision de tourner le dos à la patrie qui m'avait tant donné, afin d'assurer la sécurité de mon avenir financier – que je suis venu chercher en Suisse. Il existe ici aussi, comme en Autriche, un système d'imposition forfaitaire pour les sportifs, mais avec une énorme différence : ici, tout est garanti par écrit ! Je pense que mon choix était à la fois juste et justifié. Je vis donc aujourd'hui en Suisse, pays que j'apprécie beaucoup et qui ressemble par plus d'un trait à l'Autriche. On trouve ici des gens aimables, proches de la nature et

très respectueux les uns des autres. Je m'y sens bien et je n'ai jamais regretté le choix qui m'a été imposé.

« Avec le saut d'aujourd'hui, Felix Baumgartner a émerveillé des millions de personnes. Sa performance exigeait un degré suprême de détermination, d'endurance et de courage. Felix Baumgartner est ainsi devenu une idole internationale. Cet événement sensationnel nous remplit tous, Autrichiennes et Autrichiens, d'une fierté légitime et toute particulière. Le projet Stratos n'a pas été seulement une expérience scientifique capitale, mais aussi un exploit sportif suprême. » Ces paroles sont de Norbert Darabos, ministre autrichien des Sports.

En mars 2013, j'ai reçu à Rio un Laureus World Sports Award – la plus haute distinction qu'un sportif puisse obtenir. Le monde entier me considère donc comme tel, mais pas le ministère autrichien des Finances.

Un psychologue de mes amis m'a dit un jour que l'homme a naturellement un très fort besoin de révolte qui doit être canalisé, ce pourquoi notre occupation préférée consiste à nous mettre en colère. Si l'on pouvait retrouver intact le lendemain ce qui a bien marché la veille, les choses seraient beaucoup plus simples. Le psychologue m'a également raconté que l'homme a besoin d'une moyenne de cinq événements positifs pour triompher de la négativité de son existence. Il faut évidemment une certaine discipline pour inverser la tendance, mais on remarque vite une amélioration de la vie au bout d'un certain temps de pratique.

Je me demande souvent ce que peut être la vie dans les familles actuelles. J'ai rencontré récemment, aux sports d'hiver, un jeune couple avec qui j'ai sympathisé. Ils étaient tout heureux de penser que leur progéniture était toute la semaine au cours de ski et qu'ils pouvaient ainsi s'adonner eux-mêmes à leur plaisir. Quel dommage ! Ne pas connaître le jour où votre enfant réalise pour la première fois, sans tomber, une belle trace directe de 50 mètres ! Et tous ces moments de partage dont on pourra dire, vingt ans plus tard : « Je me rappelle encore comment je t'ai appris à skier. Quelle tragédie, au départ ! Mais nous y sommes quand même arrivés ! » Mais non : les parents

préfèrent aujourd'hui confier leurs enfants toute la semaine au cours de ski, pour aller les récupérer tous les soirs au jardin d'enfants, où ils auront fini leur journée, après les cours. La belle vie de famille ! À côté de cela, deux gays ou deux lesbiennes n'ont pas le droit d'adopter un enfant, parce que cela mettrait prétendument en danger ladite vie de famille !

Les enfants m'ont toujours intéressé et j'ai remarqué que j'ai un excellent rapport avec eux. Je regretterai beaucoup de ne pas en avoir. Mes grands-parents du côté maternel ont eu treize enfants, qui de leur côté ont été parents de deux à cinq enfants. Mes fêtes de famille rassemblent des centaines de personnes et je trouve cela magnifique. Mon désir d'enfants jusqu'à présent est passé après ma carrière sportive. Il me fallait aussi trouver avec qui je pourrai fonder une famille.

J'ai parlé de tout cela avec Nicole, pendant les six mois qui ont précédé le grand saut. Je lui ai demandé à plusieurs reprises : « Dis, que penses-tu d'avoir des enfants ? » Elle m'a toujours répondu : « D'accord. Mais commence par faire ton saut, nous en reparlerons ensuite. » Si j'étais mort pendant le saut, je n'aurais pas laissé de descendance. Maintenant si je me sens prêt à devenir père, j'ai du temps et la maturité suffisante. On dit toujours que les pères d'âge mûr sont de meilleurs pères, parce qu'ils ont davantage de temps à consacrer à leurs enfants. Lorsque vous êtes jeune, vous avez une carrière à bâtir, donc moins de temps à passer avec votre famille. Je pense que le temps passé conditionne la qualité d'une relation et d'une éducation.

Après Stratos, j'ai redéfini mes objectifs. Je suis quelqu'un qui sait conclure les choses. En 2007, j'ai quitté le base jump pour le projet Stratos – et je n'ai guère versé de larmes –, mais un autre objectif doit maintenant prendre le relais. Je ne peux pas me contenter d'arrêter tout, alors que j'ai toujours eu des objectifs précis pour piloter ma vie. Je rêvais de laisser une trace dont les gens se souviendraient longtemps : c'est fait. Sur le plan sportif, mes visions et mes rêves se sont réalisés : je ne peux pas aller plus loin.

Maintenant, je souhaite bâtir quelque chose grâce au nom et à la notoriété que j'ai acquis avec le sport. J'aimerais par exemple

interviewer des grands champions. Un champion qui en interroge un autre, cela peut être intéressant. J'ai une passion pour Ayrton Senna, le champion de formule 1. C'est un héros pour moi. Je suis aussi attaché au respect de la justice : c'est pour moi une valeur essentielle, rien ne me semble pire que l'injustice. Les Nations unies m'ont proposé de devenir « ambassadeur de bonne volonté », et cela me remplit de fierté. Le pilotage d'hélicoptères spécialisés dans les missions de sauvetage et la lutte contre les incendies fait également partie de mes projets d'avenir.

Je vais aussi, naturellement, revenir au parachutisme. Chaque nouvel an, je retrouve mes vieux camarades de club, ceux avec qui je saute depuis 1986. Le 31 décembre, nous louons un petit avion et montons sauter à 4 000 mètres d'altitude, pour atterrir devant une auberge – après un petit plaisir en chute libre. On boit, on fume et l'on se réjouit ensemble d'avoir survécu une année de plus. Deux ou trois sauts pour le plaisir et pour moi seul. Je retourne aussi au Drachenwand, au-dessus du Mondsee, où je me suis toujours entraîné – une bonne escalade, puis la redescente en parachute. Rien que pour moi, pour renouer avec ma passion, comme dans mon rêve familier : celui où après avoir couru deux ou trois foulées en descente, je décolle et vole, tout simplement.

J'aimerais aussi parler d'un rêve moins plaisant. Les deux « prisons » de ma vie auront été la combinaison anti-G du projet Stratos et mon apprentissage d'ajusteur-mécanicien. J'ai d'abord travaillé à la chaîne dans une entreprise : la première année, on assemble et l'on perce ; la deuxième année, on tourne ; la troisième, on fraise, mais toujours à la chaîne. Je faisais des milliers de trous par semaine – et je mourais d'ennui.

J'en ai énormément souffert. Je voulais m'enfuir et je disais à mon père : « Ce n'est pas pour moi. Ça me tue ! » J'ai démissionné au bout d'un an, pour travailler dans une entreprise plus petite, où j'ai été vraiment mauvais, pour la première fois de ma vie. D'habitude, je parvenais en quelques mois à me faire une place honorable, mais là, tout est allé de travers dès le départ.

Le cauchemar commençait par le trajet aller : 15 kilomètres à bicyclette, tous les jours, par tous les temps, qu'il pleuve ou qu'il neige. J'arrivais à 7 h 05, parfois complètement trempé. Trois ans et demi d'horreur. Ce mauvais souvenir m'a toujours poursuivi et quelques semaines seulement avant le grand saut j'en rêvais encore ; je retournais travailler deux fois par semaine en rêve dans cette entreprise. Je ratais tout à chaque fois et je me disais (dans le rêve) : « Mais pourquoi ce bousillage ? Tu es Felix Baumgartner, tu es connu, tu as de l'argent. Dès la semaine prochaine, tu vas aller trouver le chef et lui donner ta démission. » Je ne l'ai jamais fait et pendant vingt-deux ans, ce cauchemar est revenu me hanter deux fois par semaine.

Peu de temps avant le grand saut, j'ai enfin donné ma démission, en rêve, et le cauchemar n'est plus revenu. Sans doute y avait-il, dans mon subconscient, le sentiment confus d'une tâche inachevée dont il fallait que je me libère psychologiquement pour pouvoir sauter, sinon je n'aurais pas pu. Une histoire intéressante, en somme.

Dans la vie, les batailles perdues reviennent toujours vous hanter, comme tout ce qui est resté inachevé et sans conclusion. Nous ne sommes vraiment libres que lorsque nous acceptons de nous libérer. Le cerveau de l'être humain reste un immense mystère, comme tout ce qui en sort : les rêves, les larmes et les triomphes…

« Qui sait ce qui peut encore lui passer par la tête… »

Entretien avec Eva Baumgartner au sujet de son fils et de ses angoisses

Thomas Becker : Madame Baumgartner, nous venons de regarder une photo d'enfance de Felix. On le voit debout sur un arbre et ses souliers touchent à peine la branche qui le porte. On a l'impression qu'il est sur le point d'effectuer son tout premier base jump ! Quels souvenirs gardez-vous de son enfance ?

Eva Baumgartner : Felix était un enfant très curieux de nature. Et il a toujours bavardé. Lorsqu'il était à la maison, il bavardait tout le temps et toujours à toute vitesse. La plupart des gens ne le comprenaient pas. Ma belle-sœur a toujours dit : « Je ne comprends pas Felix, il parle si vite ! » Il a commencé à parler un peu plus lentement vers 35 ans.

Son frère Gerald aussi ?

Gerald aussi, oui. Mais c'était Felix qui était le plus bavard. Petit, c'était déjà un bon sportif et il s'intéressait à tous les sports, plus particulièrement au ski et au judo. Il a fait très tôt du BMX – toujours sur la roue arrière, comme un fou. Cela nous a fascinés ! Il a gardé ce vélo et ne veut pas s'en séparer. Il avait péniblement économisé sur

son argent de poche pour l'acheter : son père ne devait pas se douter que cela coûtait si cher. À 20 ans, il s'est mis au moto-cross : je lui ai prêté de l'argent pour ça et il m'a tout rendu, en l'espace d'un an, jusqu'au dernier sou. Il était très économe. Lorsqu'il sortait le soir en discothèque pour danser avec des amis, il ne buvait que du lait. Un verre de lait, pour toute la soirée.

Jamais d'alcool ?

Jamais. Cela lui a vite valu le sobriquet de *Milchbubi* (« enfant au biberon »), qui ne l'a jamais gêné. Aujourd'hui encore, il aime bien le lait.

Quand avez-vous découvert qu'il est – il le dit lui-même – dans les airs comme chez lui ?

Il a toujours aimé grimper aux arbres, mais tous les enfants le font spontanément. Mais, à 14 ans, il est allé jusqu'à la forteresse du Hohensalzbourg avec un camarade de classe. Et là-haut, sur le rebord de la plus haute muraille, ils ont tous les deux fumé une cigarette. Nous n'en avons rien su, et ce n'est que bien des années plus tard qu'il m'a montré la photo qu'ils avaient prise ce jour-là.

Et à partir de là, ça a été de plus en plus sauvage ?

Oui, c'était l'époque où son frère et lui allaient l'été à la piscine Leopoldskron, sur le tremplin de 10 mètres. Felix ne se contentait pas de plonger, il faisait aussi des figures acrobatiques, des saltos, etc. Et en hiver, ils partaient faire du ski ensemble. Chacun à sa manière : Felix devant sur la moto, Gerald accroché derrière, sur ses patins. Oui, c'était de l'action pure, pour tous les deux.

Depuis le départ, la vie de Felix a été une affaire d'adrénaline ?

Oui, toujours. Felix n'a jamais eu peur de rien. À chaque fois qu'il se faisait un peu mal, cela lui était totalement égal : ça guérirait, ça n'était rien. Sa camarade d'école appelait souvent : « Felix s'est fait mal et il saigne. Que dois-je faire ? » Et je répondais toujours :

« Envoie-le-moi, ce n’est pas si tragique. Cela guérira bien. » Il faut dire que je viens d’une famille de treize enfants, dont sept garçons. Il y avait toujours un incident et cela n’était pas facile tous les jours. Mais tant que la tête est encore en place, rien n’est grave.

Qu’avez-vous ressenti lorsque à 16 ans, il a commencé le parachutisme ? Étiez-vous inquiète ?

Non, je me souviens que ce n’était pas si angoissant pour moi, parce qu’il sautait avec Roland Rettenbacher, compagnon d’une de mes amies et parachutiste très expérimenté. Il était bien encadré et ils s’amusaient tous ensemble à faire leurs *Spompanadeln.*

Pardon ?

Spompanadeln. Des bêtises de jeunes. J’étais contente qu’il soit dans un groupe où tous s’entraidaient mutuellement, où l’on allait ensemble aux compétitions. Puis il s’est orienté vers le base jump.

Comment avez-vous vécu cela, lorsqu’il a choisi ce sport extrêmement dangereux ?

Nous n’avons pas été ravis, lorsqu’il est venu nous annoncer qu’il voulait se mettre au base jump. Il avait vu la photo d’un homme, en 1984, qui se jetait du haut de la tour olympique de Munich. Je lui ai dit de faire d’abord du parachutisme, de bien se former, et ensuite peut-être pourrait-il commencer autre chose. « Oui, m’a-t-il répondu, je vais voir ça. » Mais il n’en a fait qu’à sa tête et pour le convaincre… Lorsqu’il veut faire quelque chose, pas question pour lui d’en démordre. J’avais peur parce que je savais que dans le saut extrême, il n’y a pas de parachute de secours.

Saviez-vous quand et où il partait pour faire ses sauts ?

Oui, il me l’a toujours dit : je pars ici ou là, pour sauter d’un pont. Il l’a toujours dit, mais je ne savais pas en fait où il allait vraiment pour sauter.

Êtes-vous aujourd'hui moins anxieuse, maintenant que le projet Stratos est fini ? Cela aura été la chose la plus dangereuse qu'il ait faite ?

Je ne sais pas, je ne connais pas vraiment l'histoire. Qui sait ce qui peut encore lui passer par la tête ? Lorsque la quête de la décharge d'adrénaline devient une raison d'être… Mais il cherche toujours à me tranquilliser : maintenant il a des montées d'adrénaline autrement, lorsqu'il doit faire un discours, par exemple. Et puis que faire pour surpasser l'exploit de Stratos ?

Comment avez-vous vécu cette gradation constante : le plus haut bâtiment du monde, puis la statue du Christ à Rio de Janeiro, puis les frontières de l'univers ?

Le premier grand saut où j'ai vraiment compris ce qu'il risquait a été celui de Kuala Lumpur. Ce fut très émouvant et très épuisant nerveusement pour nous tous. Je savais parfaitement que sauter de là-haut était une véritable folie.

Il vous avait tous mis au courant ?

Oui, nous l'avons su de bonne heure, mais j'ai toujours eu un bon pressentiment concernant ses projets. J'étais d'autant plus rassurée que Felix me téléphonait toujours après chaque exploit : « Maman, je l'ai fait et ça s'est bien passé ! »

Vous rappelez-vous encore comment vous avez réagi, lorsqu'il vous a parlé du projet Stratos pour la première fois ?

Non, je ne me souviens plus exactement. Je me souviens quand même un jour où il nous a montré des images des préparatifs, et j'ai pensé : « Allons bon, le voilà qui va devenir astronaute ! » C'est la première fois que j'ai dit à mon mari : « J'aurais dû faire quelque chose depuis longtemps pour l'en empêcher. » Mais Felix a développé cette ambition et il s'est révélé extraordinairement discipliné, malgré tous les obstacles qu'il a dû affronter.

Vous a-t-il parlé de sa grande crise, lorsqu'il a failli abandonner le projet ?

Son amie Nicole m'a téléphoné alors qu'il était encore à l'aéroport de Los Angeles, pour me dire qu'il n'allait pas bien. Je l'ai appelé et j'ai remarqué qu'il pleurait. Alors je lui ai dit : « Écoute, Felix, sois raisonnable ! Tu te calmes un peu et tu prends le prochain avion pour venir à la maison. » Mais je crois qu'il n'aurait pas retrouvé la paix, s'il n'avait pas mené ce projet à bien.

Êtes-vous allée sur place à Roswell, avant le grand saut ?

Non, jamais. Il n'avait jamais été question que j'y aille. Pour le grand saut, nous nous sommes tous mis d'accord pour le retrouver. Je crois que ce fut un grand soutien moral pour lui, que nous soyons tous là autour de lui. Ce fut magnifique, vraiment, malgré la tension et l'incertitude : va-t-il partir aujourd'hui, ou demain ? Tous ces gens là-bas, toute l'équipe, un véritable rêve. Je ne parle pas l'anglais, mais tous m'ont reçue avec une telle cordialité et de façon si adorable que je me suis sentie à l'aise immédiatement. Felix m'avait expliqué très gentiment que je devais répondre à toute question le concernant avec une phrase toute faite : « *I'm proud of my son.* » Quelle que fût la question, cela convenait toujours.

Comment avez-vous vécu le moment du départ, le 14 octobre 2012 ?

Ce fut une folie. Déjà lorsqu'il est entré dans la capsule, j'ai eu envie de hurler. Les heures de la montée ont passé ensuite très rapidement. Je n'aurais jamais cru que le temps passerait si vite.

Vous souvenez-vous de votre dernière rencontre avec lui avant son grand saut ?

La veille au soir nous étions ensemble. Nous n'avons pas beaucoup parlé de son exploit, mais nous étions assis les uns à côté des autres. C'était bien, et Felix était tellement détendu et si heureux des journées passées ensemble. Je n'avais pas l'impression qu'il avait peur. Et puis à dire vrai, le projet était vraiment au point. J'ai donc souhaité, moi

aussi, que cela ait lieu le lendemain comme Felix. J’ai tenu tout le temps un petit crucifix dans la main et j’ai dit : « Mon Dieu, je T’en prie, envoie-lui mille anges pour l’accompagner ! Il a tellement travaillé et tellement eu de difficultés que cela doit bien se passer. » Plus tard, j’ai su par nos voisins de Salzbourg que toute notre paroisse avait prié pour lui.

Et maintenant il est là, tout en haut.

Oui, il est là, tout en haut. C’est une image de bonheur. C’est ce qu’il y a de plus beau pour moi, la façon dont il y est parvenu et la façon dont il a sauté. Cela s’est passé de manière si admirable. Pourtant est arrivé le moment que nous redoutions tous, où il a commencé à tournoyer, mais il s’est rétabli. À partir de là, nous avons exulté : « Ça va bien… Ça va bien… Maintenant il est suspendu au parachute… Maintenant il atterrit. » J’ai dit : « Comment peut-on sauter de 39 000 mètres de hauteur et être aussitôt en si bonne forme ? » Je me serais volontiers prosternée pour proclamer, envers et contre tous : « Felix est devenu un dieu ! »

Postface

« Nous avons tous les deux sauté
dans l’inconnu. »

Le 16 août 1960, j’étais debout à la porte de ma capsule spatiale, qu’un énorme ballon stratosphérique avait emportée à 31 300 mètres d’altitude, à la frontière de l’univers. Je regardais la Terre à mes pieds, en sachant bien que j’allais devoir traverser une zone mortelle, avant de pouvoir être en sécurité. J’avais confiance dans mon équipe, dans mon équipement et en moi-même. Je fis une prière et je sautai dans le vide de l’espace.

Cinquante-deux ans plus tard, le 14 octobre 2012, Felix Baumgartner de Salzbourg, sportif professionnel de Red Bull et parachutiste confirmé, était debout à la porte de sa capsule spatiale, qu’un énorme ballon stratosphérique avait emportée à 39 000 mètres d’altitude, aux frontières de l’univers. Il regarda la Terre à ses pieds, en sachant bien qu’il allait devoir traverser une zone mortelle, avant de pouvoir retrouver la sécurité. Il avait confiance dans son équipe, dans son équipement et en lui-même. Il fit une prière et sauta dans le vide de l’espace.

Nous avons tous les deux sauté dans l’espace. Pour nous, c’était un objectif et un défi personnels, mais aussi l’occasion d’en apprendre davantage sur cette région inconnue qui n’est pas si loin de notre Terre. Le parachute de freinage dont je disposais pour ma chute libre de

31 300 mètres d’altitude, avec son diamètre d’1,5 mètre, est toujours utilisé, cinquante-deux ans plus tard, dans tous les sièges éjectables. Quant à la combinaison pressurisée que Felix essaya en chute libre lors de son record, elle équipera dorénavant tous les astronautes et les pilotes à haute altitude. Nous avons donc travaillé tous les deux pour les générations à venir. Nous leur avons apporté des connaissances scientifiques indispensables. C’était notre objectif. Les records que nous avons établis n’étaient que d’une importance secondaire.

J’ai fait la connaissance de Felix en août 2008 et j’ai tout de suite été impressionné par le professionnalisme avec lequel il envisageait ce saut. Avec cet exploit qui devait largement surclasser le mien, il voulait tester la nouvelle génération de combinaisons pressurisées et dépasser en chute libre la vitesse du son. Au cours du demi-siècle précédent, de très nombreux parachutistes du monde entier étaient venus me demander conseils et assistance pour l’établissement d’un nouveau record. Je les avais toujours écartés, parce que je ne voulais rien avoir à faire avec une simple tentative de record, éventuellement conclue par un accident mortel. Il était évident à mes yeux que ces aspirants recordmen n’avaient aucune idée des programmes planifiés et des tests à accomplir. Ils voulaient négliger tous ces travaux préliminaires et tout jouer sur un seul saut à grande altitude. En revanche, ce que Red Bull et Art Thompson planifiaient me convainquit davantage, parce que pour eux la préparation des informations scientifiques nécessaires à la sécurité était prioritaire. De plus, Red Bull était convenu de l’exécution préalable de deux sauts d’essai à grande altitude, de façon à ce que Felix puisse tester le saut en parachute dans un espace vide, avant même de sauter depuis 39 000 mètres d’altitude. C’est très exactement le principe d’un programme d’essai : il faut apprendre à marcher avant de vouloir courir. Felix avait déjà fait ses preuves, avec ses base jumps extraordinaires, ses capacités de parachutiste, mais il devait aborder d’une manière toute différente le saut depuis la limite de l’univers, au-dessus de 38 000 mètres d’altitude. Il avait également besoin d’une équipe plus importante, pour maîtriser tous les aspects de cette tâche complexe et très exigeante. Red Bull a été un partenaire merveilleux pour ce projet, car il a mis à disposition tous les moyens d’entraînement et d’appui nécessaires à la sécurité de Felix. Et malgré

quelques retards, Red Bull n'a jamais perdu confiance en l'équipe de Stratos.

Felix remarqua que j'en savais beaucoup sur les tâches liées à ce genre de projet, puisque j'avais mené moi-même des expériences à très haute altitude. En raison de mes connaissances de pilote d'essai, de mes cinq vols stratosphériques en ballon et de mes 16 800 heures de vol, Felix savait qu'il pouvait apprendre avec moi les techniques dont il avait besoin pour sauter depuis 39 000 mètres d'altitude. J'avais une expérience complète des systèmes de ballon, y compris les techniques de départ et de stationnement ; du développement des capsules spatiales, des systèmes de stabilisation des parachutes et des dispositifs de freinage pour les capsules spatiales ; des combinaisons pressurisées, des systèmes de survie et des opérations d'essai.

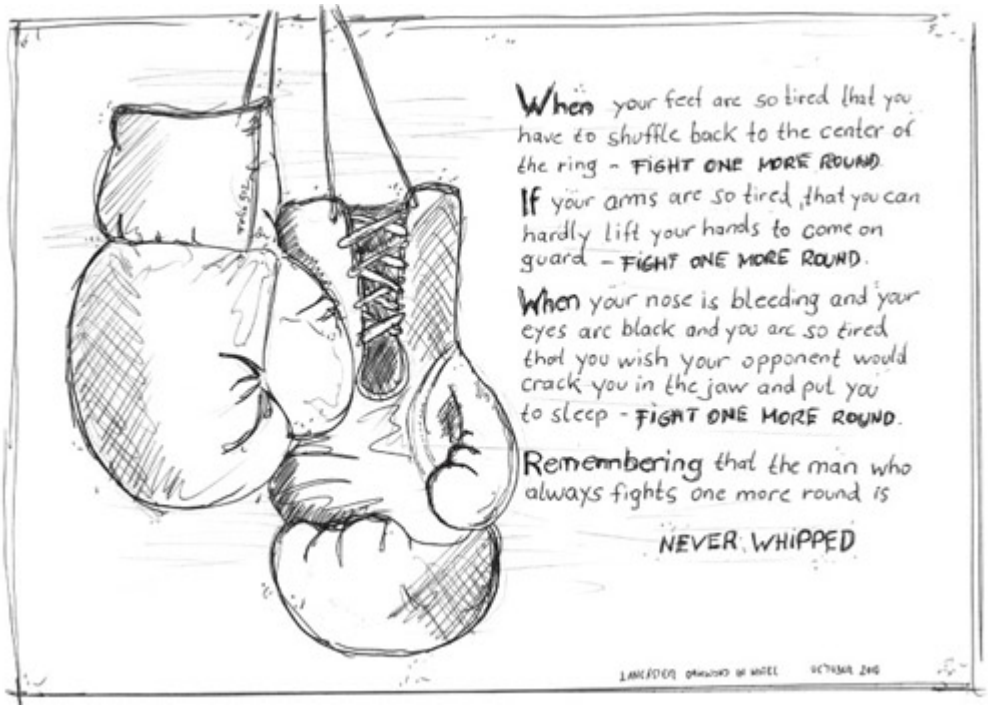
Pour commencer, Felix et moi avons travaillé au développement des techniques de sécurité et des check-lists indispensables aux opérations de sortie de la capsule. J'avais exigé que Felix, dans le cadre de son entraînement, possédât aussi une licence de pilote de ballon, qui le préparerait à cette ascension. Il exécuta cette formation à Albuquerque (Nouveau-Mexique). En cas de problèmes, Felix avait la possibilité de conduire le vaisseau spatial. Il me demanda néanmoins de conduire le ballon nécessaire aux vols d'essai habités, ayant lui-même énormément de tâches à accomplir en prévision de sa sortie dans l'espace.

Les deux vols stratosphériques, qui portèrent Felix successivement à 22 000 et 30 000 mètres d'altitude, lui permirent d'expérimenter cette chute libre vertigineuse, expérience dont il avait besoin pour son futur saut à 39 000 mètres. Ce fut aussi un excellent entraînement pour les différentes équipes de lancement, d'intervention et de récupération. Dès avant le 14 octobre, j'avais donc toute confiance en Felix et dans les systèmes dont il avait besoin pendant son vol. Le 14 octobre, Felix eut quelques difficultés pendant sa chute libre, jusqu'à ce qu'il ait atteint la vitesse suffisante pour se stabiliser. Grâce à l'entraînement qu'il avait acquis au cours des deux sauts préliminaires à 22 000 et 30 000 mètres, ainsi que ses 2 500 sauts en parachute, il put surmonter cette instabilité passagère sans difficultés. Ce saut à 39 000 mètres

d’altitude entrera dans l’Histoire comme un hommage à Felix et à son équipe.

J’ai été très honoré de collaborer au projet Stratos et de travailler avec Felix, son équipe professionnelle, et Red Bull, la société qui avait organisé ce programme monumental. Je les en remercie.

Joe W. Kittinger
Colonel en retraite de l’US Air Force



Citation du boxeur américain James John Corbett, envoyée par son amie Nicole et retranscrite par Felix Baumgartner.

Témoignages, dessins et documents

Sélection de témoignages sur Felix Baumgartner et le projet Stratos de Red Bull

De l'équipe de réalisation

Nous avons montré tous ensemble qu'un homme en chute libre depuis la stratosphère peut franchir le mur du son et redescendre sur terre vivant, après une phase de vol transsonique. La réalisation de ce projet marque une étape décisive pour la médecine spatiale. Le programme Stratos de la société Red Bull nous a offert la chance unique de réunir une équipe pluridisciplinaire d'élite, capable de développer la théorie, de mener à bien les recherches et de résoudre avec succès les problèmes posés. En fait, il ne s'agit pas seulement d'expédier un homme dans la stratosphère et de l'en faire redescendre en chute libre, mais aussi d'effectuer de la recherche scientifique appliquée qui encourage les hommes à ne jamais redouter d'affronter l'inconnu.

Art Thompson, vice-président de Sage Cheshire Aerospace et directeur technique du projet Red Bull Stratos

L'équipe ou plutôt la famille constituée pour régler les problèmes du projet Stratos de Red Bull a été tout aussi fascinante. Le groupe

n’hésitait pas à aller au-devant des défis et a toujours triomphé des revers successifs. Chacun a eu à cœur de prouver ce que des hommes passionnés peuvent réaliser, lorsqu’ils sont prêts à faire passer la réussite d’un projet avant eux-mêmes, au prix d’une concentration aussi puissante que désintéressée.

Andy Walshe, directeur High Performance
du projet Red Bull Stratos

Ce projet fournit d’ores et déjà des résultats tangibles qui donnent aux aéronautes de meilleures chances de survie, en cas d’exposition au vide dans la zone mortelle de la stratosphère. Les protocoles de traitement que nous avons pu développer sont en passe de standardisation pour la NASA et l’US Air Force, admirateurs des magnifiques réalisations du projet Stratos de la société Red Bull. Les nouvelles générations partagent notre enthousiasme : je le constate avec une immense joie, à chaque fois que je fais une présentation dans les écoles et les universités, où je vois des jeunes se passionner pour les sciences et les techniques.

Dr Jonathan Clark, directeur médical
du projet Red Bull Stratos

Ce projet a redéfini les critères de documentation désormais indispensables pour les missions spatiales et de haute altitude.

Jay Nemeth, directeur High Altitude Photography
du projet Red Bull Stratos

Le programme Stratos de la société Red Bull bouleverse les échelles d’évaluation pour la planification des vols stratosphériques.

Don Day, météorologue du projet Red Bull Stratos

La mission Stratos a prouvé qu’il est possible de survivre à une opération de sauvetage dans des circonstances extrêmes, telles que l’abandon d’un vaisseau spatial dans la stratosphère. L’industrie développe déjà des avions de ligne capables de voler à 30 000 mètres d’altitude et la NASA, de son côté, a plusieurs projets de vols

supersoniques à des altitudes comparables. Dans les deux cas, les résultats de la mission commanditée par Red Bull constituent des contributions inappréciables.

Dr Marle Hewett, directeur des vols d'essai
du projet Red Bull Stratos

Pour notre génération, cette réussite est comparable à l'arrivée du premier homme sur la Lune. Tout le monde a pu assister en direct, au plus près, à l'excitation, aux angoisses et aux joies de l'équipe de la mission Stratos de Red Bull. Un pas décisif a été franchi pour les chercheurs en aéronautique spatiale.

Dr Shane Jacobs, Design Manager,
David Clark Company

Le grand enseignement de la mission Stratos de Red Bull – et je parle ici pour l'US Air Force et la NASA – a été de monter et de réussir de vrais essais en vol grandeur nature, à une époque où ils deviennent si rares par manque d'argent, et de dire au monde : « Pourquoi devrions-nous arrêter ? Regardez ce que nous avons fait. »

Colonel Don White, US Air Force (en retraite)

Du monde entier

Félicitations à Felix Baumgartner pour son record de saut depuis les frontières du cosmos.

NASA

Baumgartner n'est pas un joueur téméraire, mais un homme raisonnable et pragmatique. Il a tout mon respect.

Reinhold Messner

Une réalisation extraordinaire et très inspirée.

Arnold Schwarzenegger

Felix Baumgartner est l’homme le plus courageux du monde.

Ban Ki-moon, secrétaire général des Nations unies

Aucun homme avant lui n’avait sauté de cette altitude, aucun n’avait franchi le mur du son en chute libre… Felix Baumgartner a rendu possible ce qui paraissait impossible, en redescendant de la stratosphère en parachute. Avec son saut record de 39 kilomètres, ce sportif de l’extrême a montré de quoi un homme est capable lorsqu’il explore courageusement ses limites, et il a fasciné le monde avec son exploit. Ce faisant, il a non seulement battu trois records, mais aussi apporté au monde un événement comme il n’y en avait pas eu depuis l’arrivée de l’homme sur la Lune, en 1969.

Fondation Bambi Millennium Award

Je félicite chaleureusement Felix Baumgartner pour son succès grandiose, obtenu à force de courage et de ténacité, et qui a suscité un écho dans le monde entier. L’Autriche est fière de sa réussite ! (*via* Facebook)

Dr Heinz Fischer, président de la République fédérale d’Autriche

Son saut record de 39 kilomètres d’altitude a été un événement fascinant pour des millions de personnes et ma joie est immense que tout se soit bien passé. Je félicite Felix Baumgartner et son équipe pour cette réalisation extraordinaire. Ils sont parvenus ensemble aux limites des possibilités humaines et des lois de la physique.

Werner Faymann, chancelier fédéral d’Autriche

Atterrissage réussi ! Tous nos vœux aussi à Felix Baumgartner, ce parachutiste de l’extrême au courage si extraordinaire ! (*via* Twitter)

Agence spatiale européenne

L’expérience a été des plus intéressantes. Il faut féliciter toute cette équipe qui a dû triompher de difficultés toujours nouvelles, à mesure

que l’entreprise avançait. Nous connaissions déjà beaucoup de choses au sujet de la stratosphère, mais le programme Stratos de Red Bull a apporté de précieux enseignements sur les possibilités de sauvetage à grande altitude. Les astronautes de l’Agence spatiale européenne sont en partie à l’abri de ces difficultés, car ils travaillent avec des fusées russes Soyouz, grâce auxquelles ils peuvent en effet rester dans la capsule en cas de retour forcé sur la Terre.

Markus Landgraf, analyste de mission
à l’Agence spatiale européenne

Saut record réussi ! Nous aussi sommes soulagés et nous nous réjouissons de ce magnifique succès, avec Felix Baumgartner et toute son équipe. (*via* Twitter)

Centre allemand pour l’aéronautique et l’aérospatiale

Peu d’événements m’ont rivé à ce point devant la télévision. J’avais d’autres choses à faire ce jour-là, mais je suis resté assis devant le poste pendant six heures. Chapeau bas devant cet exploit ! Il fallait le faire… Ce fut l’un des moments les plus glorieux de toute l’histoire des sports.

Felix Neureuther, skieur alpin de compétition

N’accepte jamais tes limites – car il n’y a pas de limites. *Viva Felix !* (*via* Twitter)

Paulo Coelho, écrivain

Quelle force de vie il faut pour ne pas se laisser détourner d’un tel projet et pour croire jusqu’au bout à ce que d’autres ne peuvent espérer qu’en rêve ! Aller au-delà de ses limites : je connais cela en tant que skieur de compétition. Mais tout seul là-haut, dans ce cadre… Cela doit être un moment de vaillance et de dépassement extraordinaire…

Pirmin Zurbriggen, légende du ski de compétition

Tu as réussi, Felix ! Félicitations pour la réalisation de ton rêve !

Thomas Morgenstern, champion de saut à ski

Tellement fière de Felix, c’est incroyable ! Red Bull est stupéfiant, qui repousse toujours les limites !

Lindsey Vonn, championne de ski alpin

Felix, tu entres dans la légende, à Mach 1.24 !

Max Weber, pilote de formule 1

Baumgartner a punto de pasar a la historia ! Somos mucho de Felix ! 1 173 km/h ! Qué locura ! Unbelievable !

Gerard Piqué, footballeur
de l’équipe nationale d’Espagne

One small step for man, one giant ride from gravity.

Aksel Lund Svindal, champion de ski alpin

Tu as réussi !

Lili, 9 ans

Cher Felix, quand je t’ai vu, j’ai pensé : « Il ne va quand même pas sauter de 39 kilomètres ? » Mais tu l’as fait et c’est pourquoi tu es l’homme le plus cool du monde.

Philipp, 11 ans

Tu es la meilleure superstar !

Ajap, 10 ans

Escalope « Jump and Rump » par Eva Baumgartner

Recette du plat maternel préféré de Felix Baumgartner, publiée dans un journal autrichien, à la fin des années 1990.

Ingrédients :

500 g de feuilles d’épinard
150 g de fromage de brebis (sec)
3 gousses d’ail
4 escalopes de dinde (de 150 g chacune)
1/2 oignon
12,5 cl de vin blanc
25 cl de bouillon clair
12,5 cl de jus de viande
Beurre
Huile
Poivre
Sel
Thym

Nettoyer les épinards, les laver et les laisser bien égoutter.

Émietter le fromage de brebis. Faire fondre le beurre dans une poêle, ajouter les épinards, assaisonner avec sel, poivre et ail pilé. Laisser refroidir les épinards et mélanger le fromage émietté. Réserver cette garniture.

Attendrir un peu les escalopes, les assaisonner avec sel, poivre et thym. Recouvrir chacune d’elles aux deux tiers avec la garniture, rouler et brider avec de la ficelle à rôti.

Éplucher l’oignon et le couper en petits cubes. Saisir et rôtir les roulades, les retirer de la sauteuse et réserver.

Faire fondre du beurre dans le jus de cuisson, y faire suer l’oignon, puis ajouter le vin blanc, le bouillon clair et le jus de viande, et laisser un peu épaissir. Poser les roulades dans la sauce obtenue et cuire à couvert et à petit feu 15 minutes.

Retirer les roulades de la sauteuse, enlever les ficelles. Passer la sauce au chinois, couper les roulades en tranches, napper de sauce et servir bien chaud.

J’accompagne ce plat de riz aux herbes.

Crédits photographiques

Art Thompson : 24 haut ; Balazs Gardi / Red Bull Content Pool : 25 bas, 28 bas, 29 haut ; Bernhard Spöttel / Red Bull : 20 haut, 21 ; Felix Baumgartner : 1 à 5, 7 haut, 7 milieu, 33 à 40 ; Felix Baumgartner / facebook.com : 30 bas gauche, 31 milieu gauche ; Florian Hagena : 18, 19 bas, 31 haut gauche ; Garth Milan / Red Bull Content Pool : 25 haut, 26 milieu ; Hubert Burda Media : 31 haut droite, 31 bas droite ; Jay Nemeth / Red Bull Content Pool : 27 bas milieu ; Jörg Mitter / Red Bull Content Pool : 20 bas, 23 bas, 24 bas, 26 haut, 26 bas, 27 haut, 28 milieu, 29 milieu, 29 bas, 32 bas ; Konrad Lagger : 11, 16 haut, 31 bas gauche ; Lisa Fürst : 24 milieu ; Lou Martin : 6, 7 bas ; Luke Aikins / Red Bull : 25 milieu ; Ned Dawson : 32 haut ; Nevins / Red Bull Content Pool : 30 milieu droite ; Predrag Vuckovic / Red Bull Content Pool : 28 haut ; 30 haut gauche ; Red Bull : 16, 17, 19 haut, 19 milieu, 31 milieu droite ; Stefan Aufschnaiter : 12, 13, 14, 15 ; Sven Hoffmann / Red Bull : 22, 23 haut, 23 milieu, 30 haut droite ; 30 milieu ; Wolfgang Luif : 8, 9, 10.

Des informations constamment mises à jour sur la mission Red Bull Stratos sont disponibles sur : www.redbullstratos.com

L’éditeur allemand remercie Red Bull et les autres ayants droit pour l’aimable autorisation de reproduire les documents confiés. Au cas où les détenteurs des droits n’auraient pas pu être identifiés ou contactés à temps pour la sortie du présent ouvrage, ils sont priés de se faire connaître auprès de l’éditeur.

Ce casse-cou a toujours voulu voir plus haut : Felix Baumgartner à 4 ans dans le jardin de son enfance à Salzbourg.

L'élève parachutiste à 17 ans. Son professeur Roland Rettenbacher a connu Felix quand il était encore bébé. Son épouse et Madame Baumgartner sont amies.

Felix, la vingtaine, pratiquant le ski joëring avec son frère Gerald.

Le boxeur Felix Baumgartner : il a gagné son premier combat professionnel par KO au premier round.

Son premier saut avec un parachute personnel: ce n'était encore à l'époque qu'une toile d'occasion achetée 2000 schillings. Felix Baumgartner la possède encore.

L'image de calendrier qui allait bouleverser la vie de Felix Baumgartner : en 1984, Rainer Nowak saute de l'Olympiaturm de Munich.

Le rêve commence à devenir réalité : contrat de vente du premier parachute de Felix Baumgartner.

En 1996, sur le New River Gorge Bridge en Virginie-Occidentale, une heure avant son premier base jump.

Et c'était parti: trois secondes de chute libre et le début d'une grande carrière.

Le maître Tracy Lee Walker et son élève: à peine un an plus tard, Baumgartner devenait champion du Bridge Day.

Saut à 452 mètres depuis les tours jumelles Petronas à Kuala Lumpur, en Malaisie, le 15 avril 1999.

Le badge original d'un agent de sécurité malaisien et la contrefaçon parfaite de Baumgartner.

Walk the line: Baumgartner en chemin vers son premier record du monde.

Déguisé en homme d'affaires pour accéder au plus haut bâtiment du monde.

C'est gagné, prudence en parachute: ce qui compte à présent, c'est la fuite.

Assurément le moment le plus solitaire de sa vie:
Baumgartner sait que tout repose dans la main de Dieu maintenant.

L'idée de la corde d'alpiniste et de l'arbalète, Baumgartner l'a vue dans le film hollywoodien *Rock*.

Une chute d'une hauteur de 29 mètres. Pour Baumgartner, cela signifie le saut extrême le plus bas de tous les temps.

L'image qui a fait le tour du monde : Baumgartner, le 7 décembre 1999, quelques secondes avant son saut le plus dangereux jusqu'alors.

Les personnalités qui ont marqué Baumgartner : avec Dietrich Mateschitz et Niki Lauda (en haut), Mohamed Ali et Ron Wood (au milieu), Sir Edmund Hillary et Neil Armstrong (en bas).

En compétition avec le cascadeur Bill Richards, Baumgartner survole le Lake Powell (États-Unis) en 2003, comme cascadeur principal du Taurus World Stunt Awards à Hollywood.

Baumgartner sur la rampe de lancement de la course *Man versus Machine*.

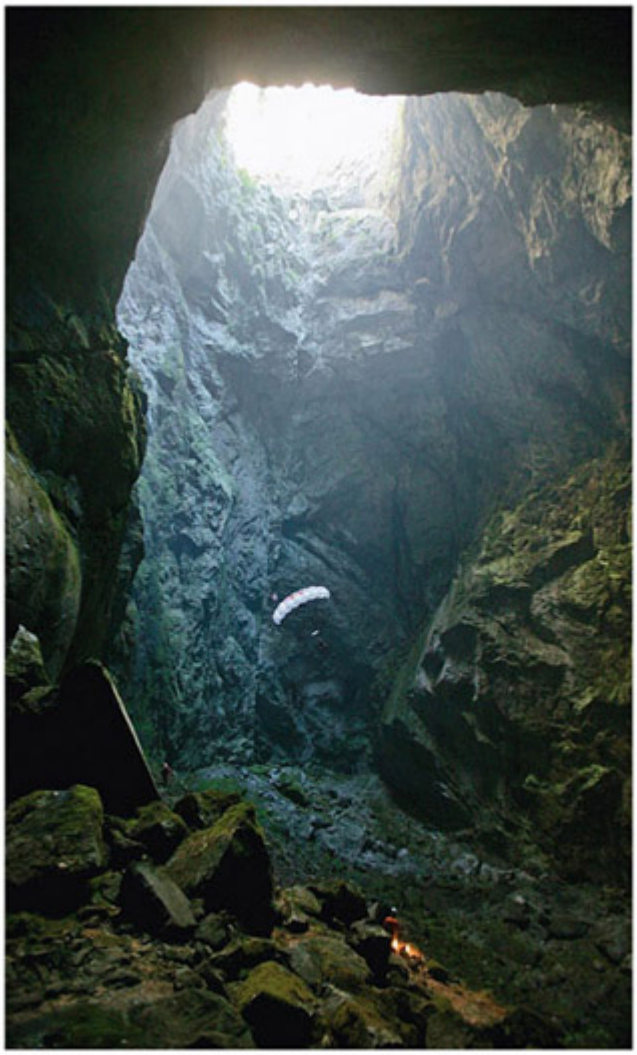
Course au-dessus du Lake Powell: en atteignant 240 km/h, Felix est plus rapide avec son aile en fibre de carbone que le puissant avion à hélice Pilatus Porter 500 PS.

Test en voiture pour le survol de la Manche sur la piste de l'aéroport de Salzbourg.

31 juillet 2003: Baumgartner traverse la Manche par les airs et devient ainsi l'«Icare des temps modernes».

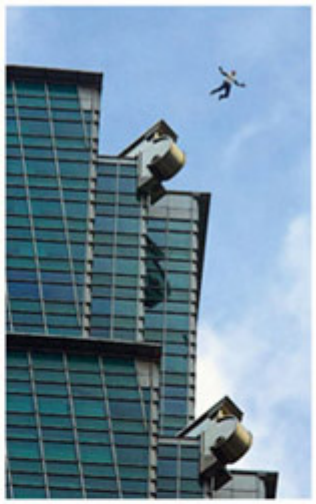
Après 6 minutes et 22 secondes, le vol long de 34 kilomètres à 9800 mètres d'altitude touche à sa fin. Felix atterrit sain et sauf au cap Blanc-Nez, près de Calais.

La presse internationale ne passe pas à côté de cet événement historique.



Confiance aveugle, sans visibilité dans les profondeurs de la Terre,
le cœur plein de respect.

Grotte Mamet, Croatie: pour la première fois, Baumgartner ne peut pas compter sur ses yeux mais doit se fier à un signal acoustique.



11 décembre 2007: Baumgartner saute du gratte-ciel Taipei 101 à Taiwan.
Il avait dissimulé le parachute plusieurs jours à l'avance dans le faux plafond des toilettes.

Son dernier base jump du haut d'un immeuble de 509 mètres finit par une fuite spectaculaire: il saute dans le taxi, file à l'aéroport et s'envole pour Hong Kong.

Préparatifs pour le projet Red Bull Stratos : premier essai de la combinaison pressurisée à la société David Clark à Worcester.

Dans la cabine pressurisée; lors d'un saut d'essai à l'élastique;
pendant l'entraînement quotidien.

Le directeur High Performance Andy Walshe (en haut, à gauche) et le psychologue Mike Gervais; l'assistante Lisa Fürst avec le pilote d'hélicoptère Aaron Fitzgerald (au milieu); le consultant en parachutisme Luke Aikins (en bas, à gauche) et le directeur de projet Helmut Wahl.

Test dans la soufflerie du Skydive Perris; premier essai de saut avec la tête en avant; frustration après la tentative annulée.

14 octobre 2012, centre de contrôle de Roswell: c'est parti!
Regards apeurés du réalisateur Gerald Salmina, de sa mère Eva,
de son frère Gerald, de sa petite amie Nicole, de Baumgartner père
et de son ami Klaus Pollhammer (en bas, de gauche à droite).

Têtes fumantes dans le centre de contrôle: un moment gravé pour l'éternité.

Allégresse et soulagement. Des amis pour la vie : avec Joe Kittinger (en haut), Art Thompson, le directeur technique du projet (milieu) et Mike Todd (en bas), l'ingénieur de la combinaison.

Mission accomplie: un moment inoubliable, l'« alunissage du XXIe siècle », pour tous ceux qui ont vécu ce jour.

Des soutiens exemplaires: avec sa mère (en haut à gauche) et Joe Kittinger (en haut à droite, milieu). Accompagné de personnalités actuelles: Robbie Williams et le secrétaire général de l'ONU Ban Ki-moon (en bas).

Avec sa petite amie Nicole (en haut à gauche) et les alpinistes Thomas et Alexander Huber (en haut à droite), Gerard Butler et Eva Longoria (au milieu), Dennis Hopper (en 2003) et Joe Kittinger lors de la remise du Bambi Millenium (en bas).

Ses perspectives d'avenir : devenir pilote d'un hélicoptère de secours dans l'entreprise de son ami Roy Knaus.

Felix victorieux.

Fiches du carnet de base jump de Felix Baumgartner

JUMP # 1
DATE OCT 19. 96
LOCATION NEW RIVER GORGE BRIDGE
FAYETTEVILLE, WEST VIRGINIA USA

B	A	S	E	OTHER	CATEGORY	HEIGHT EXIT / OVERALL
0	0	1	0	0	E	274m / 274m

WIND EXIT / GRD	DELAY	TOTAL FREEFALL	LANDING
—	:03	:03	WATERLANDING

EQUIPMENT
CONTAINER
CANOPY
REEFING [illegible]
BRAKES
DEPLOYMENT METHOD [illegible]
PILOT CHUTE 42 [illegible]
OPENING 20° LEFT

THE JUMP
FIRST BASE JUMP.
NICE 3 SECOND DELAY, [illegible]
[illegible] VIDEO &
PHOTOS.
COMPETITION [illegible] INTERMEDIATE CLASS
PLACE NR. [illegible]
[illegible] WATERLANDING !!

SIGNATURE

JUMP # 35
DATE OCT [illegible] 97
LOCATION FAYETTEVILLE, WEST VIRGINIA USA

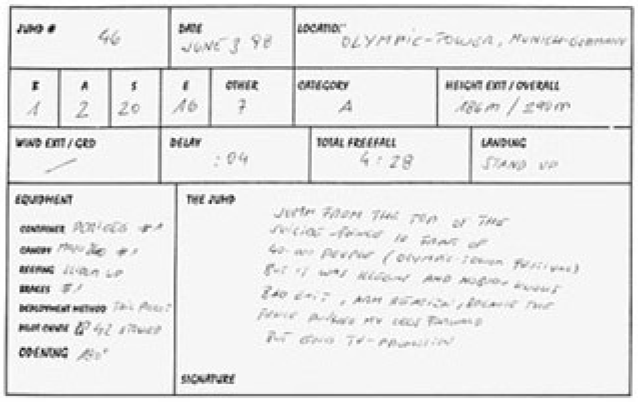
B	A	S	E	OTHER	CATEGORY	HEIGHT EXIT / OVERALL
0	1	11	16	7	S	[illegible] 274m

WIND EXIT / GRD	DELAY	TOTAL FREEFALL	LANDING
—	:05	3:50	TARGET LANDING [illegible]

EQUIPMENT
CONTAINER [illegible]
CANOPY [illegible]
REEFING [illegible]
BRAKES [illegible]
DEPLOYMENT METHOD [illegible]
PILOT CHUTE [illegible]
OPENING [illegible]

THE JUMP
BRIDGE DAY CHAMPIONSHIP 1997
CAME IN FIRST PLACE WITH A TWIST AND
TWO BACK [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
THANKS [illegible] FOR THE [illegible] !
[illegible]

SIGNATURE



JUMP # 46 | DATE JUNE 3 98 | LOCATION: OLYMPIC-TOWER, MUNICH-GERMANY

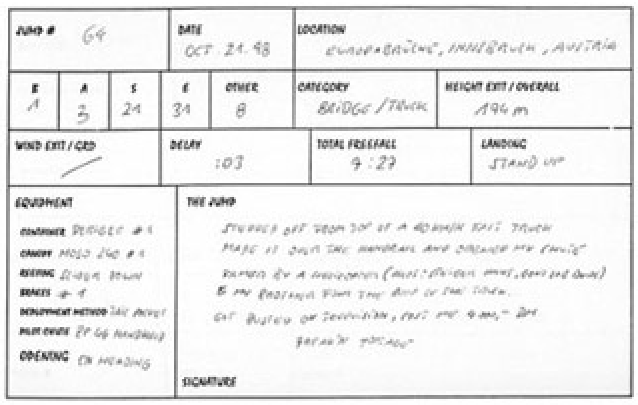
B 1 | A 2 | S 20 | E 16 | OTHER 7 | CATEGORY A | HEIGHT EXIT / OVERALL 186m / 290m

WIND EXIT / GRD | DELAY :04 | TOTAL FREEFALL 4:28 | LANDING STAND UP

EQUIPMENT
CONTAINER
CANOPY
REEFING
BRAKES
DEPLOYMENT METHOD
PILOT CHUTE
OPENING

THE JUMP

SIGNATURE



JUMP # 64 | DATE OCT. 21. 98 | LOCATION EUROPABRÜCKE, INNSBRUCK, AUSTRIA

B 1 | A 3 | S 21 | E 31 | OTHER 8 | CATEGORY BRIDGE / TRUCK | HEIGHT EXIT / OVERALL 194 m

WIND EXIT / GRD | DELAY :03 | TOTAL FREEFALL 4:27 | LANDING STAND UP

EQUIPMENT
CONTAINER
CANOPY
REEFING
BRAKES
DEPLOYMENT METHOD
PILOT CHUTE
OPENING

THE JUMP

SIGNATURE

Baumgartner y a enregistré tous les sauts effectués, en les catégorisant à l'anglo-saxonne : B pour *building* (« immeuble »), A pour *antenna* (« antenne »), S pour *span* (« pont ») et E pour *earth* (« terre », saut d'une hauteur rocheuse). Les données enregistrées sont accompagnées de commentaires.

Les diplômes officiels de record mondial, délivrés par la Fédération aéronautique internationale

Diplôme de Record du Monde

FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant

Altitude de sortie: 38'964.4 m

en sous-classe D-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI *Le Président de la FAI*

Pour le plus haut saut en parachute.

Diplôme de Record du Monde

FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant

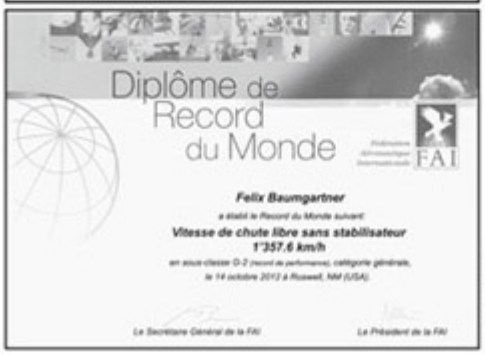
Distance en chute libre: 36'402.6 m

en sous-classe D-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI *Le Président de la FAI*

Pour le plus long parcours en chute libre.


Diplôme de Record du Monde

FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant

Vitesse de chute libre sans stabilisateur
1'357.6 km/h

en sous-classe D-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI *Le Président de la FAI*

Pour la plus grande vitesse en chute libre sans parachute stabilisateur.

Table

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut

Des crêpes de la veille ou comment je suis devenu un champion Red Bull

Retour au mode mission

Prendre des risques ? Non merci ! Comment je suis devenu base jumper

Ruse et mascarade : mon premier record de base jump

Le Christ de Rio : une image pour l'éternité

Thérapie à Lancaster et pause forcée pour Stratos

Pilules amères et mise à l'écart

La dernière ligne droite : le jour J approche

Going home : le grand saut

Ma route, mes rêves : la vie continue

« Qui sait ce qui peut encore lui passer par la tête… »

Postface

Témoignages, dessins et documents

Crédits photographiques

Cahier photos

Dans la collection Traversée des mondes, chez Arthaud

Dans la collection Traversée des mondes, chez Arthaud

Amandine ROCHE, *Nomade sur la voie d'Ella Maillart*, Arthaud, 2003.

Paul MOLGA, *Tragédies au K2*, Arthaud, 2004.

Philippe LEMONNIER, *Le Chemin oublié de Compostelle*, Arthaud, 2004.

Antoine, *Voyage aux Amériques* (nouvelle édition), Arthaud, 2004.

Francis JOYON, *Le Tour du monde absolu*, Arthaud, 2004.

Guido MAGNONE, *Sculpteur de cimes*, Arthaud, 2005.

Franklin DEVAUX, *Un avion pour rêver*, Arthaud, 2005.

Jean TROILLET, *Un homme : des huit mille*, Arthaud, 2005.

Xavier PÉRON, *Je suis un* Maasaï, Arthaud, 2007.

Christian CLOT, *Ultima cordillera, la dernière terre inconnue*, Arthaud, 2007.

Christophe COUSIN, *Sur la route des utopies*, Arthaud, 2007.

Angelo D'ARRIGO, *L'Homme-oiseau*, Arthaud, 2008.

Bruno FRANK, *Bout de vie*, Arthaud, 2008.

Vincent SAUVAGE, *Cent mille bornes*, Arthaud, 2008.

Dee CAFFARI, *Tout autour du monde*, Arthaud, 2008.

Florence ARTHAUD, *Un vent de liberté*, Arthaud, 2009.

Reinhold MESSNER, *Cerro torre, la montagne impossible*, 2009.

Reinhold MESSNER, *Nanga Parbat*, Arthaud 2010.

Reinhold MESSNER, *Femmes au sommet*, Arthaud, 2011.

Damien ARTERO, *No man iceland*, Arthaud, 2012.

Géraldine DANON, *Fleur australe*, Arthaud, 2012.

Patrice FRANCESCHI, *Avant la dernière ligne droite*, Arthaud, 2012

Stéphanie VERGNIAULT, *Le Dernier des éléphants*, Arthaud, 2012.

Reinhold MESSNER, *Pole*, Arthaud, 2012.

Isabelle AUTISSIER, *Chroniques au long cours*, Arthaud, 2013.

Jean BÉLIVEAU, *L'Homme qui marche*, Arthaud, 2013.

Yves JEAN, *Les Victoires de Poulidor*, Arthaud, 2013.

Catherine MOYON DE BAECQUE, *Maurice Herzog, le survivant de l'Annapurna*, Arthaud, 2013.

Géraldine DANON, *Le Continent inconnu*, Arthaud, 2013.

Philippe FREY, *Passion désert*, Arthaud, 2013.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library